
3 1761 11651506 5

Canada. Commission royale d'enquete
sur le pilotage maritime

Audiences (v. 64-66 in 1 volume) 1965

1968

715

A (22)

R O Y A L   C O M M I S S I O N

ON

P I L O T A G E

HEARINGS

held at

QUEBEC

P.Q.

TEXTE FRANCAIS

September 16, 1963.

VOLUME No: ~~59~~ 64F 66

DATE:

Official Reporters
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD
Board of Trade Bldg.
11 Adelaide St. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



[illegible]

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR [illegible]

PRÉSENTS: L'HONORABLE YVES [illegible]
Président

Monsieur ROBERT R. [illegible]
Monsieur HAROLD A. [illegible]
Monsieur GILBERT [illegible]

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission;

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes [illegible]
procureur de la Corporation des Pilotes [illegible]
procureur de la Corporation des Pilotes [illegible]
procureur de la Corporation des Pilotes [illegible]
procureur de la Corporation des Pilotes [illegible]
Voie Maritime du St-Laurent;
procureur de la Corporation des Pilotes [illegible]

Me LEOPOLD [illegible], c.r.,
procureur de la [illegible]

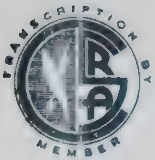
Me COLIN [illegible],
procureur de la [illegible]

Me JEAN [illegible], c.r.,
procureur de la Fédération des [illegible]

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME [illegible] - Page [illegible]

TEXTE FRANÇAIS - [illegible]



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 59 - Page 2,380 à 2,476

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 16 SEPTEMBRE 1963.



INDEX

SEANCE DU 16 SEPTEMBRE 1963.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le seizième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine MICHEL DUSSAULT -

RE-INTERROGE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Monsieur Dussault, lors de votre témoignage antérieur, à Chicoutimi, je crois que vous avez fait part à laCommission que vous aviez été commandant de navire avant de devenir apprenti-pilote, et/ou pilote, et que parfois, vous aviez pris des pilotes en montant le fleuve ou parfois que vous n'en aviez pas pris. Afin de bien comprendre votre témoignage, voulez-vous nous dire la grosseur des navire que vous avez commandés et qui ont remonté le fleuve?

R Vous voulez les tonnages exacts?

Q Approximatifs?

R Je dirais que, approximativement, pour



deux de ces navires, les tonnages approximatifs, tonnages bruts, jauge brute seraient environ de deux mille cinq cents tonneaux, et dans les seize à dix-sept mille tonnes net.

Ceci serait le cas pour le Federal Explorarer et le Coastal Creek.

Dans le cas du Transriver, je dirais quele tonnage "gross", serait probablement enciron dix-huit cents tonnes, et le net, douze cents tonnes.

Dans le cas des autres navires, c'était beaucoup moins.

Q Et les navires que vous commandiez et qui ont remonté le fleuve sans pilote, étaient lesquels parmi ceux que vous avez énumérés?

R Dans toues les navires que j'ai énumérés, j'ai fait mon propre pilotage.

Q Vous avez fait votre propre pilotage dans le fleuve. Est-ce que, avant de devenir commandant de ces navires, vous aviez de l'expérience sur le fleuve?

R Oui monsieur, j'étais déjà, dans ce temps-là, apprenti-pilote, et j'avais déjà fait plusieurs voyages comme apprenti-pilote.

Q Même alors que vous étiez commandant de navires, vous étiez aussi apprenti-pilote?

R C'est exact.

Q Et vous avez fait votre propre pilotage?

R C'est exact.

Q Et vous avez obtenu votre expérience

sur le fleuve durant votre premier stade d'apprentissage?

R C'est exact.

Q La longueur totale de votre district, je crois, est de 133 milles?

R 123 milles.

Q Et il y a combien de milles de chenal dragué?

R Au total, on peut entendre, par chenal dragué, le chenal de la traverse du nord qui a neuf milles dans sa première longueur; il y a aussi une partie maintenant du chenal, sur les enlignements du Cap Brûlé, qui doit être dragué, tout près de la bouée 110. Alors, on peut donner tout probablement un autre demi-mille; et une partie ici, qui prend à la bouée 109, qui doit être draguée, et si on compte la partie sud du chenal, la partie de Beaujeu...

Q Dans le chenal du nord, il y a combien de milles de dragués, à peu près?

R Un total d'environ 10 milles.

Q Sur 123, dans le chenal du sud, il y aurait combien de dragué sur 123 milles?

R Actuellement, il n'y a pas grand chose de dragué.

Q En théorie, il devrait y avoir combien de milles de dragués?

R En tout et partout, si on comptait peut-être un peu le dragage qui devrait être fait à Channel Patch et Prince Shoal: une couple de milles.

LE PRESIDENT:



Q Ceci serait pour creuser jusqu'à quelle profondeur?

R Jusqu'à la profondeur actuelle du chenal: 30 pieds à mer basse.

O Pas plus que ça? Comme pour le reste, à cette profondeur-là?

R Comme pour le reste à cette profondeur-là, Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous considérez que la navigation dans le chenal dragué est plus difficile que dans des chenals naturels?

R Elle demande certainement beaucoup plus d'attention, puisque vous devez calculer le tirant d'eau de votre navire. Vous vous assurez, pour commençer, que vous avez l'eau nécessaire pour passer votre navire, ce qui demande beaucoup plus de calcul à l'avance, et puis, même si vous passez avec très peu d'eau sous la coque du navire, pour ne pas perdre trop de temps pour retarder le navire; alors, le navire aura plusieurs fois - il sera plus difficile à manoeuvrer.

Q Est-ce que les rencontres sont plus difficiles?

R Les rencontres sont certainement plus dangereuses puisque vous avez un pourcentage de perte de maîtrise de votre navire.

Q Ce pourcentage de perte de maîtrise serait causé par quoi?



R Par le maigre d'eau, par le manque d'eau suffisante; et il faudrait aussi ajouter ici que tout ceci pourra aussi bien dépendre à un certain moment de la largeur du chenal et de la bande, comme on l'appelle, la façon que le chenal a été creusé.

Q Maintenant, monsieur Dussault, je vous montre la pièce 510 intitulée "tidal currents charts St. Lawrence Estuary Orleans Island to Father Point, édition 1939; voulez-vous en prendre connaissance et indiquer sur cet Atlas les courants que vous avez mentionnés, disons, premièrement, à l'Ile Rouge?

R J'aimerais à faire remarquer ici que je comprends pas très bien la question puisque cet Atlas est fait de façon à donner à différents temps de marée; il faudrait que vous m'indiqueriez un certain temps et un certain endroit d'après votre Atlas.

Q Vous avez dit que près de l'Ile Rouge, disons à l'ouest de l'Ile Rouge, vous aviez des courants qui traversaient le fleuve obliquement; voulez-vous tourner à la carte de l'Ile Rouge, s'il vous plaît?

R .....

Q Alors, sur la pièce 435, carte 1204, vous avez indiqué au moyen d'une flèche rouge, au sud de l'Ile Rouge, un courant qui traverse le fleuve en diagonal?

R Si je me rappelle bien mon témoignage, ma flèche indiquait les courants généraux quand la marée, le courant était bien établi dans cette direction; mais j'ai aussi bien mentionné que la direction de ces courants

changeait presque d'heure en heure, c'est-à-dire leur vraie direction, et ils pouvaient même changer quelques fois presqu'un tour complet, un cercle complet.

Q Voulez-vous vérifier la pièce 510, les courants qui sont indiqués au sud de l'Ile Rouge?

R Comme j'ai mentionné plus tard, on indique ici pour différentes heures; alors il s'agit pour le navigateur qui veut se servir de cet Atlas - il doit alors se référer à un certain point donné qui dans ce cas-ci était Pointe-au-Père, et l'heure de la marée et la différence d'heure avec l'heure actuelle ou l'heure à laquelle il est intéressé. Alors, avec ces différentes données, on peut trouver l'heure ici et le courant moyen que le navigateur pourra rencontrer ...

Q Maintenant...

R ... A un endroit donné.

Q ... voulez-vous prendre connaissance des courants qui sont indiqués dans cet Atlas à l'Ile Rouge, à divers états de la marée, et me dire si vous avez, suivant votre expérience, constaté que les indications données dans l'Atlas sont exactes?

R Je dirais que généralement parlant, cet Atlas est assez exact.

Maintenant, comme j'ai déjà mentionné, Votre Honneur, cet Atlas est le résultat d'études assez approfondies, mais est une moyenne de certaines données, durant une certaine période de temps.

A tout ceci, il faut ajouter, comme

j'ai déjà mentionné plusieurs fois, que même à un endroit donné, tel que mentionné dans cet Atlas, des vents violents, ou surtout des vents continuels, disons, par exemple un vent de nordet assez fort pendant deux ou trois jours, pourront faire des changements énormes à un endroit donné et à un temps donné.

Q C'est un fait bien connu des marins que le vent puisse modifier parfois la hauteur de la marée et la force d'un courant?

R C'est exact.

Q Vous-même, lorsque vous êtes devenu apprenti, vous êtes-vous servi de publications du ministère des Transports, par exemple la pièce 510, pour étudier les courants?

R Certainement, même j'en possède une copie, même aujourd'hui je me réfère encore comme "refresher".

Q Maintenant, au cours de vos travaux comme pilote, est-ce que vous vous référez aux tables de marée qui sont publiées par le ministère?

R Continuellement.

Q Est-ce que suivant votre expérience les informations qu'on y donne sont exactes?

R Généralement parlant, les tables de marée publiées par le ministère des Transports, pour le fleuve St-Laurent et pour les ports du district sont très exactes, au point de vue pratique.

Q Au point de vue pratique?

R Comme j'ai d'ailleurs déjà mentionné,

il faut faire la marge de la température, etc.

Q Maintenant, si vous voulez, on va revenir aux Escoumains avec l'embarquement du pilote. Il a été question, durant le témoignage du capitaine Allard, que l'échelle de coupée devait être utilisée pour l'embarquement des pilotes. Vous souvenez-vous de ça?

R Je n'étais pas point présent quand le capitaine Allard a dit ceci; j'étais en voyage.

Q Vous souvenez-vous qu'il y a eu des directives d'émises pour le ministère des Transports à ce sujet-là?

R Ceci est exact, dans les avis aux marins, "notices to mariners", un avis tel aurait été donné depuis déjà plusieurs saisons, demandant que les navires en ballast,en lest, - sur lest, seulement, d'avoir leur échelle de coupée, "accomodation ladder" en position, ainsi que l'échelle de corde, "Jacob's ladder".

Q Et en pratique, est-ce que vous considérez que ces règlements ont été suivis?

R Je dirais que depuis un an surtout, la grande majorité des navires s'y conforment. Il y a quelques exceptions encore, mais généralement parlant, les navires s'y conforment.

Q Je vous exhibe un document intitulé "notice to mariners" numéro 140, de 1960. Voulez-vous en prendre connaissance et me dire si c'est l'avis "notice to mariners" auquel vous avez référé il y a un instant?



R Ceci est bien l'avis auquel j'ai référé il y a un instant.

Q À l'endos de cette pièce, il y a un sketch qui indique comment l'échelle de coupée et l'échelle de corde doivent être installées?

R Ceci est exact.

Q En pratique, est-ce que les navires installent réellement leurs échelles de cette façon-là, les navires sur l'est?

R Généralement parlant, et ceux qui ont cette installation-là le font de manière fort correcte.

Q Votre Seigneurie, je voudrais déposer cet avis aux marins numéro 140 de 1960, sous la cote 670.

Si les échelles de corde ou de coupée ne sont pas bien installées, est-ce qu'il arrive que le pilote refuse de monter à bord?

R ..... ceci n'est jamais arrivé dans mon cas, mais j'ai ouï-dire que c'est arrivé dans certains cas.

Q Est-ce que vous croyez que c'est raisonnable, si les échelles ne sont pas bien installées, de refuser de monter à bord?

R Même plus que raisonnable; je trouve qu'elles devraient être faites.

Q Habituellement, dans la majorité des cas, dans quel rayon du quai des Escoumains est-ce que vous vous embarquez?

R Ceci est assez difficile à répondre,

n'ayant aucune zone dûment délimitée, certains navires fort précautionneux nous arrivent jusqu'à quatre milles du quai des Escoumains, et d'autres très proche.

Je dirais qu'en majorité, en moyenne, les navires arrivent à un mille, un mille et demi du quai des Escoumains.

Q Lorsqu'un navire se présente et se met en panne à quatre milles des Escoumains, est-ce que vous communiquez avec lui par radio-téléphone pour lui demander de s'approcher?

R Le pilote ne communique jamais avec le navire directement; les employés du bateau-pilote, le capitaine du bateau-pilote, ou le commis préposé à la station, peut, dans certains cas, communiquer ou lui demander; mais jamais le pilote lui-même.

Ordinairement, nous sortons au large avec la vedette.

Q Avec la vedette, vous faites le quatre milles?

R Ce qui arrive quelques fois.

Q Maintenant, l'équipage des bateaux-pilotes aux Escoumains, est-ce que les pilotes en sont satisfaits?

R Actuellement, je dirais que généralement parlant, nous sommes satisfaits.

Q Etes-vous satisfaits de la compétence des commandants de ces vedettes?

R Oui.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO. ONTARIO

Q Lorsque vous quittez les Escoumains pour remonter le fleuve, vous avez indiqué la course que vous suivez le long de la côte Nord pour vous rendre jusqu'à l'entrée du Saguenay; est-ce qu'il y a des difficultés particulières de navigation à cet endroit-là autres que celles que le navigateur rencontre normalement en naviguant le long d'une côte?

R A part des courants que j'ai mentionnés à l'approche de l'embouchure de Saguenay, il n'y a rien de très spécial dans cette partie.

Q En somme, est-ce qu'on peut dire que votre ouvrage, vous, commence, entre en jeu uniquement à l'approche de l'embouchure du Saguenay?

R Nous pourrions dire ceci: A l'approche de l'embouchure du Saguenay.

Q Vous aviez aussi mentionné que vous vérifiez votre position en partant des Escoumains, à différents points de terre. Comment faites-vous cette vérification-là?

R Je ne comprends pas votre question.

Q Vous avez dit que vous vérifiez votre point de départ?

R Oui.

Q Comment faites-vous cette vérification-là? Au moyen de quoi?

R Connaissance locale, certaines pointes de terre, le relèvement de certaines pointes ou de certains phares.

Q Est-ce que vous vous servez du radar pour faire ces relevés?



R Si le radar est en marche, et si le navire est équipé avec un radar, je pourrai me servir, pour partie du radar.

Q Vous prenez des relevés au moyen du compact?

R C'est exact, au compact, ou même à l'oeil, avec le "ship's heading", un homme habitué, un pilote averti, peut certainement trouver sa position avec un degré d'exactitude suffisante.

Q Vous avez mentionné qu'il existe un "gentlemen's agreement," quand la visibilité est mauvaise, que les navires descendant le fleuve passent au nord de l'Ile Rouge, et les navires remontant le fleuve passent au sud de l'Ile Rouge. Est-ce que ceci est exact?

R Ceci est exact, dans la grande majorité des cas.

Q Est-ce que vous croyez que la navigation, à cet endroit-là, serait plus sûre, moins hasardeuse, s'il s'agissait d'une règle obligatoire en tout temps?

R Ca serait certainement peut-être, vu qu'il y aurait moins de navires se rencontrant, moins proche l'un de l'autre - il est certain qu'ayant un nombre relativement moindre de navires se rencontrant à des points moins rapprochés les uns des autres, dans un endroit où il y a de forts courants, que ceci pourrait aider.

Mais, en temps de bonne visibilité, avec un pilote à bord, un homme qui connaît son affaire,



il n'y a aucun danger à passer deux au nord de l'Ile Rouge.

Q Il y a combien de milles disponibles, au nord de l'Ile Rouge?

R La largeur minimum disponible est de deux milles.

Q Est-ce que vous considérez que c'est amplement suffisant pour que deux navires puissent se rencontrer sans difficultés?

R En temps clair, oui.

Q Maintenant, le bateau-phare del'Ile Rouge, est-ce qu'il était équipé d'appareils-radiophoniques pour la direction des navires, D F radio beacon?

R Non monsieur.

Q Il n'y avait pas de ça à ce moment-là?

R Non monsieur.

Q Je crois cependant qu'il existe de ces installations-là sur l'île même?

R Sur l'Ile Rouge, il y a une installation de plus que le radio goniomètre.

Q Et voulez-vous indiquer sur la carte, au moyen d'un crayon rouge et la lettre P l'endroit où sera installé le nouveau phare sur jetée, qui est construit par le département?

R Approximativement, Votre Seigneurie... j'ai indiqué avec un "X" entouré d'un petit cercle rouge et de la lettre P approximativement où sera - sur l'extrémité, nous pourrions dire, l'extrémité du Banc de



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Prince Shoal, la tour est construite, je crois, dans une profondeur de vingt-quatre pieds (24') d'eau à mer basse.

Q Une fois la tour en opération, est-ce que vous considérez un phare - qu'il serait nécessaire d'avoir un bateau-phare à l'Ile Rouge?

R J'aimerais bien, ici, au cas où il pourrait y avoir confusion plus loin, dans les différents débats - il y avait autrefois un bateau-phare à l'Ile Rouge; quand nous mentionnons ce bateau-phare, c'est le bateau-phare de Prince Shoal.

Le bateau-phare de l'Ile Rouge est celui qui est maintenant remplacé par la bouée. Est-ce que vous parlez du bateau-phare de Prince Shoal ou du bateau-phare de l'Ile Rouge?

Q De l'Ile Rouge. Voulez-vous entourer d'un cercle la bouée qui a remplacé le bateau-phare de l'Ile Rouge?

R .....

Q Voulez-vous y inscrire la lettre R?

R .....

Q Alors, le bateau-phare de l'Ile Rouge se trouvait à cet endroit-là?

R A cet endroit-là.

Q Est-ce que vous considérez, lorsque le phare de Prince Shoal sera en opération, que le bateau-phare à l'Ile Rouge sera encore nécessaire?

R Il n'y est pas actuellement. Il n'y a pas de bateau-phare à l'Ile Rouge depuis deux ans.

Q Et je crois cependant que vous avez demandé que le bateau-phare de l'Ile Blanche, qui doit être enlevé...

R Le Prince Shoal.

Q Le Prince Shoal, soit ré-installé à l'Ile Rouge?

R Ceci est exact.

Q Alors, à quel endroit demandez-vous que ce bateau-phare soit installé?

R Quand le phare sera en opération à cet endroit...

LE PRESIDENT:

Q A cet endroit, où?

R A Prince Shoal, à l'entrée du Saguenay. Nous avons demandé que le ministère des Transports se serve du bateau-phare, actuellement, de Prince Shoal, pour le replaçer à l'Ile Rouge, où il y avait, jusqu'à ces dernières années, un bateau-phare uniquement en service, en usage avec l'opération de la tour, qui pourrait être une utilité, une aide à la navigation.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez dit que le bateau-phare de l'Ile Rouge n'est plus sur sa station depuis deux ans?

R Environ deux ou trois ans.

Q Vous personnellement, quelle difficulté l'enlèvement du bateau-phare vous a-t-elle causé?

R Peut-être pas causé personnellement



de difficulté, personnellement, mon idée d'un nouveau bateau-phare à l'Ile Rouge, surtout en temps de brume - je suis peut-être en tort, mais il me semble que depuis qu'on a enlevé le bateau-phare de l'Ile Rouge de sa station, beaucoup de petits navires qui n'emploient pas de pilote viennent maintenant prendre leur point de départ au nord, et si ce bateau-phare était ici encore, tous ces navires continueraient, qui s'acheminent par le haut de la rivière, par le sud, maintenant qu'ils n'ont rien ici pour leur indiquer leur approche sur le banc, sur le récif, viennent faire ceci, et ceci cause, en temps de mauvaise visibilité...

Q Voulez-vous dire, quand vous dites ceci, voulez-vous référer...

R A l'avenir tous ces petits navires qui viennent se rejoindre à Prince Shoal...

Q Quand vous référez à ceci, vous indiquez le point marqué R?

R C'est ça, l'enlèvement du bateau-phare de l'Ile Rouge. Ceci cause tous les petits navires à venir maintenant vers le bateau-phare de Prince Shoal, et cause justement un obstacle du trafic au moment où justement le point de danger est imminent, dans le mauvais temps et dans la brume.

LE PRESIDENT:

Q C'est-à-dire, ils passeraient au nord, au lieu de passer au sud de l'Ile Rouge, alors qu'il y aurait une bouée ou un bateau-phare qui indiquerait le récif?



R La bouée est là, mais le bateau-phare, ils l'ont ôté, avec le cornet de brume, c'est enlevé, ils ont seulement une bouée, et ils viennent...

Q Ils prennent le chenal du nord, à cet endroit-là?

R C'est exact.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Et ce que vous venez de dire, la ré-installation du bateau-phare à l'Ile Rouge ou au point R servirait surtout à divertir la situation qui se fait à Prince Shoal, à l'heure actuelle?

R Il me semble que ceci aiderait certainement. Ceci est un autre point qui ferait que des navires, maintenant, qui vont sur l'île, ou ils ont un point défini d'approche, d'atterrage, plutôt que de prendre une chance sur une bouée qui est difficile à répérer, surtout s'ils n'ont pas de radar, si vous remplaçez votre bateau-phare, ceci aidera de ce côté-là, et de bien d'autres façons aussi, pour des pilotes qui sont en descendant la rivière, et alors, ils auront un bateau-phare avec une corne de brume, qui est une aide à la navigation.

Le bateau-phare n'est pas indispensable, mais c'est une amélioration.

Q En descendant la rivière, est-ce que ça ne serait pas préférable d'avoir les installations à l'extrémité ouest plutôt qu'à l'extrémité est?



R Soit est, vous avez déjà l'Ile Rouge elle-même qui est presqu'à l'extrémité ouest, avec le radio goniomètre, et l'île elle-même, le banc, puis ensuite presque trois milles à l'ouest; c'est le banc et les récifs qui sont le danger.

Q Est-ce que ce n'est pas suffisant si votre atterrage est pris à l'ouest de l'Ile Rouge, lorsque vous descendez le fleuve?

R Il y en a qui montent, aussi.

Q Et les navires qui montent passent par le côté sud de l'Ile Rouge?

R Les navires côtiers allant du côté sud, ce sont surtout ceux qui sont engagés dans le transport du bois de pulpe et ces choses-là.

Q Je vous demande des questions en votre qualité de pilote, non pas de navigateur en général dans le fleuve; je parle simplement des pilotes.

R La position logique du bateau-phare est d'indiquer, je crois les récifs et les hauts fonds.

Q Est-ce que les pilotes, en partant des Escoumains, passent au sud de l'Ile Rouge en montant?

R Très rarement.

Q Très rarement. Pourquoi? Est-ce qu'il y a une raison, à part du "gentlemen's agreement"?

R Il n'y a aucun "gentlemen's agreement" pour passer au sud ou au nord, dans cette partie-là, d'ailleurs; c'est que le chenal tel quel prend au nord de l'Ile Rouge, tout simplement, et comme je l'ai expliqué, c'est peut-être dans quelques occasions qu'un pilote

ira passer au sud en montant.

Q Est-ce que ce que vous venez de dire s'applique aussi au temps où le bateau-phare de l'Ile Rouge était en position?

R Ah, peut-être...... je dirai que quand le navire - le bateau-phare de l'Ile Rouge était en position, et surtout dans les premières années où la station des Escoumains est venue en opération, plusieurs pilotes, probablement par tradition ou par habitude, venaient passer encore au sud de l'Ile Rouge; peut-être plus par habitude qu'autre chose, puisque quand la station était à Pointe-au-Père, nous montions généralement par le sud de l'Ile Rouge; puisque la station était au sud, on restait au sud.

De plus en plus, je pense que les pilotes ont adopté le nord de l'Ile Rouge.

Q Une fois passé l'entrée du Saguenay, vous nous avez expliqué que vous suiviez certaine partie le long de la côte; voulez-vous retourner à la page suivante, s'il vous plaît, qui est la carte 1,201, exhibit 439. Le long de cette côte jusqu'au Cap-aux-Oies, est-ce qu'il y a des difficultés différentes de celles usuelles à la navigation côtière, disons, le long de la côte de Gaspé?

R Non, à part le récif du Banc à Morin, au large de Murray Bay, La Malbaie; cette partie du chenal est relativement claire et "straight forward navigation".

Q Et en quoi consiste votre ouvrage dans

cette partie du chenal?

R Là encore, simplement à tenir le navire en position, sur le côté droit du chenal en montant, ou encore de l'autre côté, si on est en descendant, et se tenir en bonne et due forme de navigation sécuritaire en tout temps.

Q Est-ce que c'est un ouvrage qui demande une attention plus soutenue, ou aussi soutenue que par exemple la traverse à l'Ile d'Orléans?

R Nécessairement non, puisque vous avez un chenal beaucoup plus large, des courses directes beaucoup plus longues, mais ceci ne dégage pas de l'obligation, au Banc Morin, du pilote, de tenir un oeil continuel sur le trafic et sur son navire.

Q Est-ce qu'il arrive parfois qu'à cet endroit, lorsque la température est belle, que vous laissiez le soin de la navigation du navire à l'officier de quart?

R Si je parle pour moi-même, jamais.

Q Toujours dans cette étendue-là, est-ce qu'il vous arrive de confier la navigation du navire à un apprenti-pilote, si vous en avez un avec vous?

R Ceci m'arrive, mais je suis toujours soit dans la timonerie ou au plus loin dans la chambre des cartes.

Q Croyez-vous qu'il soit raisonnable, dans cet endroit toujours, et en belle température, de confier la navigation du navire à l'officier de quart?

R De jour, avec de belles conditions de

visibilité, si vous êtes relativement proche, soit dans la timonerie ou dans la "chart room", je ne vois pas de danger immédiat; mais je crois que ceci, si c'est fait par les pilotes, c'est une exception rare.

Q Vous avez expliqué tout à l'heure les raisons pour lesquelles vous croyez que le bateau-phare de l'Ile Rouge doit être ré-installé. Je crois que dans la correspondance qui a été produite sous la cote 666, on donne comme motif d'appui que les navires sont souvent appelés à entrer à cet endroit-là. Est-ce que c'est exact?

R Si vous avez un navire qui n'est pas équipé de radar, il arrive aux Escoumains dans une brume épaisse, ou dans de très mauvaises conditions de visibilité, disons, et il doit se rendre à Port Alfred ou à Chicoutimi; les commandants eux-mêmes sont les premiers à nous demander d'entrer leurs navires, pour raison de sécurité, soit pour des raisons d'ancrage ou autres, à l'Ile Rouge.

Q Voulez-vous indiquer ce que vous appelez la zone d'ancrage, au moyen d'un cercle rouge, et insérer la lettre "Q"?

R Ca part de Rocky Patch et l'entrée nord de la bouée 94, et le bateau-phare de Prince Shoal.

Q Voulez-vous indiquer la lettre "R P" pour Rocky Patch?

R .....

Q De ces deux ancrages, lequel considérez-vous le plus sûr, au point de vue qualité du sol,

pour maintenir le navire en position?

R Au point de vue qualité du sol, les deux ancrages sont très bons, d'après mon expérience personnelle.

Maintenant, je considèrerais que l'ancrage sur le Red Island Tail préférable, puisque vous sortez de la ligne de trafic, et votre navire serait plus en sécurité à tous points de vue, et vous avez aussi, s'il y a plusieurs navires qui doivent ancrer, plus d'espace de manoeuvre et aussi de "swinging room" lorsque votre navire est à l'ancre.

Q Si vous voulez maintenant tourner`a la carte suivante, s'il vous plaît, carte 1,207, exhibit 440. Vous avez allégué - lorsque je dis "vous", je dis: les pilotes en général - que la lumière de Cap à la Baie était nuisible, etje crois que le seul motif que vous avez dit, c'est que les navires qui ne sont pas pilotés se tiendraient dans le rayon central de cette lumière-là et pourraient causer - se trouvent en travers du chenal. Est-ce que c'est bien ça? Voulez-vous préciser?

R Je ne pense pas que j'aie dit: Le rayon central. Ce que nous voulons dire, c'est que les rayons indiqués par cette lumière à trois secteurs, qu'un navire qui serait piloté par un homme qui n'aurait pas une connaissance approfondie des courants et de leur vélocité à cet endroit, est presque certainement et dangereusement charroyé d'une "lane" à l'autre, et ainsi peut causer un danger à la navigation.



Q Je crois aussi que vous avez établi qu'il s'agissait d'un phare expérimental.

R Ceci est exact.

Q Est-ce que vous êtes d'accord avec le principe d'installer des aides à la navigation expérimentales, avant de les installer en permanence?

R Certainement.

Q Est-ce que les pilotes ont été consultés sur l'aménagement de ce phare-là?

R Avant de l'installer, non, je ne crois pas, pas à ma connaissance. Peut-être que certains pilotes ont été personnellement approchés, mais ce n'est pas à ma connaissance que nous ayons été approchés avant l'installation.

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le seizième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Capitaine MICHEL DUSSAULT-

RE-EXAMEN CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je crois que nous étions rendu pas loin de Gris Banc - voulez-vous tourner la carte à cet endroit-là s'il vous plaît - ou encore appeler Longue Pointe, sur la carte 1,207, exhibit 440. C'est un endroit où, paraît-il, il y a de l'envasement qui se fait, ou de l'ensablement. Est-ce que c'est un fait qui est généralement connu de tous les pilotes, cet envasement?

R Il est certain que depuis plusieurs années, puisque maintes fois, le comité - le bureau de



direction de la Corporation a attiré l'attention des autorités locales sur ce fait, et il y a quelques années, il s'est fait du dragage à cet endroit, et encore cette année, tout dernièrement, on a envoyé une drague pour creuser le chenal à la profondeur requise de 30 pieds.

Q A la profondeur de 30 pieds. Est-ce que vous-même avec pris l'habitude de prendre des sondages lorsque vous passez à cet endroit-là?

R Je ne dirai pas que c'est une habitude; je dirai plutôt que personnellement, dans certains cas, lorsqu'un navire était assez équipé de machines à sonder, ça m'est arrivé de prendre des sondages au passage, et de les travailler au niveau de la mer basse, pour avoir une bonne idée, personnellement, de l'eau qu'il y avait à cet endroit-là.

Q Et le résultat de ce travail, est-ce que vous le communiquez à vos confrères pilotes?

R Peut-être pas de façon officielle, par documents ou par lettres, mais certainement, nous nous rencontrons chaque jour, et l'on dit: Je suis passé à tel endroit, et il y avait un peu moins que les sondages pris à tel endroit, de cette façon, de façon personnelle.

Q Il n'y a pas de systeme d'établi par lequel cette information, ces renseignements seraient communiqués aux pilotes?

R Il n'y a aucune façon officielle d'acceptée, que le pilote communique à ses confrères pilotes, mais le ministère nous a toujours fourni des




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

sondages appropriés à notre demande.

Q A votre demande?

R Bien, quand nous avons demandé des sondages à cet endroit, on nous a répondu qu'il y avait tant d'eau, tout simplement.

Q Et lorsque les chiffres que vous obtenez sur la profondeur de l'eau ne concordent pas avec ceux qui apparaissent sur la carte, ou ceux qui vous ont été communiqués par le ministère, est-ce que vous faites rapport au ministère?

R C'est-à-dire que les pilotes, sur les navires que nous pilotons, étant généralement pas équipés pour prendre des sondages, il serait assez difficile pour nous de contredire les données d'ingénieurs ou de gens professionnels, les ingénieurs en charge du chenal, et qui eux ont des navires et de l'équipement nécessaire; mais on leur a fait remarquer plusieurs fois que d'après les rapports de nos membres qui avaient passé à ces endroits, à tel et tel point de marée, que nous pensions qu'il se faisait de l'ensablage, de l'envasement ou de l'ensablement, et ils y voient aussitôt que possible, ce qui est d'ailleurs arrivé, il y a eu une drague cette année qui s'est mise à l'ouvrage.

Q Voulez-vous tourner à la carte suivante, 1,208, exhibit 441, de Grosse Ile à Québec. Vous est-il déjà arrivé d'être obligé d'ancrer dans la traverse?

R Vous parlez du chenal du nord?

Q C'est ça, oui.

R Personnellement, jamais. Je suis déjà

ancré juste un peu au bas de la traverse, c'est-à-dire ce que nous appelons au large du Cap Tourmente, mais jamais dans la traverse.

Il m'est arrivé à une ou deux reprises d'entrer dans cette section ici.

Q Indiquez par la lettre "X" en rouge, et entourez d'un cercle.

R Mais jamais dans la traverse elle-même, dans le chenal dragué lui-même.

Q Est-ce que vous avez déjà eu l'occasion de rencontrer des navires qui étaient ancrés dans le chenal?

R ..... je crois que ceci m'est arrivé une fois, il y a plusieurs années, je ne peux pas me rappeler trop trop trop, d'une façon ou d'une autre, c'est très rare.

Q C'est très rare?

R Maintenant, excusez, je devrais préciser cette réponse: c'est très rare, des navires commerçiaux. Maintenant, ce qui n'est pas rare, ce sont des navires du ministère des Transports qui sont affectés aux bouées, au service aux aides à la navigation; il leur arrive fréquemment d'ancrer sur un côté du chenal, très sur le côté, et presque toujours à l'extérieur des bouées, puisque ce sont des bateaux qui, on va dire, ont peu de tirant d'eau, et on doit passer proche, ils sont là seulement pour quelques heures, pour faire leur ouvrage de maintenance des aides à la navigation, changement de lumière sur une bouée, etc.



Q Voulez-vous tourner à la carte du port de Québec, 1,321, exhibit 442. Etes-vous au courant si l'entrée du bassin de la rivière St-Charles, l'estuaire de la rivière St-Charles a été agrandie?

R Quand vous parlez de l'entrée, est-ce que vous parlez de la distance entre la bouée 140 et le coin extérieur du brise-lame?

Q Oui.

R Ou si vous parlez du bassin intérieur?

Q Non, l'entrée elle-même entre la bouée et le coin du brise-lame.

R Je ne crois pas que de la bouée au coin, ç'a ait été agrandi, mais de la bouée vers l'intérieur, il y a certainement eu beaucoup de travaux depuis quelques années.

Q Depuis combien d'années cet endroit-là est-il agrandi?

R Le bassin intérieur, on a fini cet agrandissement l'an dernier, si je ne me trompe pas; d'ailleurs, ce n'est pas complètement fini, parce qu'on nous aurait donné tout ceci - d'ailleurs, c'est mentionné sur cette carte, je doute fort que ceci, mentionné à trente-cinq pieds (35'), d'après moi, il n'y a pas trente-cinq pieds (35') à la grandeur, garanti; je pense que cette année, il y a trente (30) ou trente-deux pieds (32') à la grandeur du bassin, mais cette partie-ci...

Q Indiquez en rouge.

LE PRESIDENT:

Q Le long des quais?
R Cette partie-ci en lisière, ça doit avoir 35 ou 36 pieds, mais, si je me souviens bien, on n'a pas complété le dragage qu'on aurait complété jusqu'à 30 ou 32 pieds, d'après les derniers rapports que j'ai vus moi-même, il resterait un peu de dragage à faire, et il n'y a rien eu de fait cette année.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que les agrandissements qui ont été faits sont de nature à faciliter l'entrée des navires et la sortie des navires du bassin?
R L'entrée et la sortie, d'ailleurs, je n'ai jamais eu trop d'empechement de cette nature; c'est certainement une grosse amélioration, dans toute la manoeuvre, pour entrer les navires, pour les tourner, certainement que c'est une grande amélioration.
Q Maintenant, si un navire entre du montant, est-ce que ces agrandissements facilitent l'ouvrage du pilote?
R Certainement.
Q Est-ce qu'il y a des règles ou des usages locaux quant aux traversiers? Est-ce que les traversiers sortent du chemin des navires - les traversiers à Québec?
R Vous voulez parler des traversiers Québec - Lévis?
Q Oui.
R Je répète ce que j'avais dit dans mon

témoignage antérieur: Je ne puis que féliciter les capitaines des traversiers. Ils s'organisent toujours pour nous donner, aux navires en transit, le droit de passage, et je pense qu'ils ne méritent que des félicitations.

Q Est-ce que c'est une règle d'établie ou une coutume?

R Je dirais plutôt que c'est une coutume, parce que les règles internationales devraient s'appliquer, mais à ma connaissance, des centaines de fois que j'ai rencontré ces gens, et ils ont toujours navigué avec ..... on ne pourrait pas leur demander de faire mieux, c'est impossible.

Q Maintenant, si vous voulez examiner le quai de Irving Oil, sur la carte - est-ce que vous avez servi, en mer, sur des pétroliers, avant de devenir pilote?

R Servi sur des pétroliers? j'ai été capitaine sur des pétroliers.

Q Capitaine de pétroliers. Suivant votre expérience, quel genre d'installation portuaire prévoit-on pour les pétroliers?

R Bien, ça dépendrait un peu de l'esprit des gens qui sont en charge du bureau maritime de ces compagnies. Certains semblent être un peu mieux disposés au point de vue sécurité et d'attache, de facilité portuaire; d'autres semblent penser que l'espace nécessaire pour amener un pipe-line est suffisant. Là encore, il y a une variance terrible. Souvent , on



leur donne la facilité tout juste nécessaire pour faire leur ouvrage de chargement et de déchargement.

Q L'installation de Irving Oil, ici à Québec, est-ce que vous considérez que c'est quelque chose qui sort de la règle normale ou usuelle, complètement?

R Je ne dirais pas "complètement", mais je dirais que l'installation de Irving à Québec est un exemple frappant du moindre qu'on peut faire.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce un peu semblable à ce qui existe à Chicoutimi, aussi?

R Monsieur Irving, à Chicoutimi, Votre Seigneurie, malgré que son installation laisse beaucoup à désirer, n'est pas aussi pire, pour la bonne raison qu'à Chicoutimi, on va seulement avec des petits pétroliers, tandis qu'à Québec, on y va avec des gros pétroliers, et son installation est aussi pire qu'à Chicoutimi, sinon pire.

Q Et les autres compagnies, à Chicoutimi?

R Les autres compagnies, il y a certainement des installations à bouées qui laissent aussi beaucoup à désirer: Imperial Oil...

Q C'est encore pire que ça; des installations de bouées, tout simplement?

R Oui, mais là encore, à Chicoutimi, il faut prendre en considération que nous y allons avec seulement des petits pétroliers qui ont des facilités de manoeuvres bien différentes des gros pétroliers, ici,

dans la manoeuvre du navire, ça joue un rôle important, la manoeuvre du navire et le tirant d'eau.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que l'espace n'est pas plus restreint à Chicoutimi qu'à Québec, l'espace disponible pour aménager les installations?

R Bien, l'espace disponible, ça dépend; il faut trouver l'espace. Ils ont seulement à se trouver un endroit plus approprié. Il y a certainement des endroits plus appropriés à Chicoutimi. Je prendrais votre question dans le sens du déboursé financier que ça impliquerait.

Q Non, mais est-ce qu'il y a plus d'espace à Québec pour aménager des installations adéquates?

R Certainement, certainement.

Q Est-ce que vous accostez des navires, la nuit, aux installations de Irving?

R Cela se fait, oui.

Q Est-ce que c'est la pratique courante d'accoster la nuit?

R La majorité des pilotes ont toujours ..... je ne dirai pas: fait des pressions, mais essayer de faire comprendre aux autorités de Irving Oil que ça ne favorisait pas, ce genre de manoeuvre, surtout avec des gros navires.

Avec les petits pétroliers, chez Irving, nous y allons de jour ou de nuit, n'importe quelle



marée; mais avec les gros pétroliers, il faut avoir un point où amarrer, où on aime bien, d'après ce que j'ai dit dans mon témoignage précédent, les lumières des bateaux, des camions, etc., on aime bien à voir ce qui se passe; la nuit, c'est difficile de voir à mille pieds, des fois, où les camions approchent avec les lignes et les traînes à terre, vous ne voyez absolument rien du navire, c'est très difficile pour le pilote d'organiser sa manoeuvre, d'aller avertir le capitaine, les officiers, parce qu'il faut toujours que quelqu'un nous dise - c'est-à-dire, passe l'information d'un à l'autre, et la manoeuvre est d'autant plus dangereuse et plus longue, mais ça se fait.

Q Est-ce que vous devez accoster à un stade donné de la marée?

R Vous dites "est-ce que vous devez"?

Q Oui.

R C'est certainement préférable, avec les pétroliers de fort tonnage, qui vont chez Irving, d'approcher sur la fin du montant, d'arriver sur la dernière heure du montant, partir de l'ancrage à Québec une heure avant la mer haute, pour profiter du courant montant qui facilite cette manoeuvre, - l'eau sous le navire - pour avoir l'eau nécessaire, puisqu'à marée basse, les cailloux des ruines sur lesquels son quai est bâti viennent juste à côté du bateau.

Q Le courant montant, quelle est sa direction, au quai de Irving?

R Le courant montant est à peu près,



je dirais pas mal parallèle à la rivière, à la ligne du chenal, à cet endroit, peut-être avec une petite inclinaison vers la terre.

Q Le courant a peut être une petite tendance à vous jeter à terre?

R Probablement. Mais il n'y a pas seulement le courant à penser, une fois approché, et en train de tenir le navire en position, vous avez tout ce courant qui vient se mélanger à toutes les installations en ruine, qui fait des contre-courants, qui font des tourbillons qui descendent d'un quai à l'autre; toutes ceschoses-là agissent sur votre navire, à cet endroit.

Q Maintenant, si vous voulez revenir à la carte de Québec 1,321, exhibit 442.Il y a eu plusieurs accidents au large des chantiers de Lauzon, dans la courbe de Lauzon. Est-ce que vous êtes prêt à admettre ça?

R Bien, ça dépend ce que vous voulez dire: Plusieurs..... deux..... dix?

LE PRESIDENT:

Q Plus qu'ailleurs?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Il y a eu trois navires qui ont été impliqués dans un même accident, cet été?

R Je suis prêt à dire qu'il y a eu des accidents.



Q Etes-vous prêt à dire qu'il y en a plus à cet endroit-là qu'ailleurs?

R Bien, il faudrait que j'aie les records, les statistiques de quelques années; je ne sais pas combien il est arrivé d'accidents aux autres endroits.

LE PRESIDENT:

Q Au point de vue commune renommée, est-ce qu'il en arrive plus à cet endroit-là qu'il en arrive à d'autres endroits, à votre connaissance?

R C'est possible, Votre Seigneurie.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce qu'en vous basant sur ce que vous avez entendu dire, vos connaissances comme pilote, est-ce que vous pourriez donner une raison pour tous ces accidents-là qui semblent arriver dans la courbe, par exemple le cas du Franconia qui est allé s'échouer sur l'île, en descendant?

R Il faudrait que je base toutes mes données sur des ouï-dire. Je n'étais pas pilote, même apprenti à ce moment, j'étais en mer. Je ne crois pas qu'il est de mon ressort de discuter ou de répondre...

Q Etes-vous au courant de l'accident qui est arrivé cet été à trois navires?

R Par ouï-dire, oui.

Q Est-ce que le courant n'aurait pas quelque chose à faire avec ces accidents-là? Le courant descendant?

R Même si le courant a certainement affecté la course "over the ground" des navires, comme il l'affecte toujours, je ne peux pas voir un pilote - que le courant soit la cause première de l'accident.

C'est peut-être une des causes qui a aidé, et qui a certainement fait que le navire se trouve à un tel endroit donné à tel moment de la collision, mais que les courants soient, dans l'accident que vous mentionnez, que les courants soient une des causes primordiales de l'accident...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je pense que si mon confrère veut avoir une information générale quant aux difficultés de la navigation dans cette région ou à cet endroit, cette question est sûrement correcte.

Mais si le témoin interprète sa question comme se rapportant à l'accident spécifique qu'il a mentionné, je pense que le témoin devrait plutôt répondre en termes généraux.

Les accidents concernés font l'objet d'enquêtes, à l'heure actuelle, et il serait très injuste de demander au témoin de s'exprimer...



Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Si je puis être de quelqu'utilité, je suis au dossier en rapport avec ces accidents, et je dois dire que les enquêtes ne sont pas complétées, ni dans l'un ni dans l'autre des cas.

LE PRESIDENT:
Sauf le Franconia.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Sauf le Franconia, oui. On parlait des accidents de cet été, les trois accidents de cet été, les enquêtes ne sont pas terminées.

Un point particulier que je désire faire, c'est qu'il y a eu trois bateaux d'impliqués cet été, mais c'était un seul et même accident.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armanteurs du Canada:
Si je peux faire une suggestion, je crois qu'il serait juste de demander au témoin, par exemple, quel est l'effet du courant à tel endroit; de quel côté jette le courant si la mer est baissante ou si la mer est montante.



Ce serait peut-être des informations utiles. Mais quant à l'accident ou aux accidents mêmes, je suis d'accord avec mes confrères: Le témoin n'est probablement pas en mesure de donner d'opinion.

LE PRESIDENT:
Disons que le témoin va nous dire quels sont les dangers particuliers que comporte cette courbe.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Relativement au courant.

LE PRESIDENT:
En général.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Qu'il plaise à la Commission, à tort ou à raison, je suis sous l'impression qu'il y a eu peut-être plus d'accidents à cet endroit-là qu'ailleurs dans le fleuve, et je voudrais déterminer s'il y a un facteur spécial qui puisse être une cause contributoire à ces accidents, soit le courant baissant qui entraîne le navire plus rapidement que prévu, et qui nécessiterait que la courbe soit amorcée plus de bonne

heure, soit que les navires aient l'habitude de couper les coins.

Q Est-ce qu'un navire couperait les coins à cet endroit-là, qui pourrait être un facteur contributoire...

R Naturellement, vu que c'est une courbe, vous en coupez bien, des coins, puisqu'on le fait dans une courbe. Alors, la course se fait changeante.

J'admets que certains navigateurs - je ne dis pas "pilotes", je dis "navigateurs", d'abord, à cet endroit, d'ailleurs je l'ai mentionné dans le cas de bien des bateaux de la petite navigation, on arrive et on fait quelque chose qui ressemble à peu près à ça.

Q Voulez-vous indiquer en rouge sur la carte 1,321...

LE PRESIDENT:

Q Alors, la petite navigation, spécifiquement, ne sont-ils pas très concernés quant au courant?

R Ils le sont, Votre Seigneurie.

Q Est-ce que leur manoeuvre n'est pas pour chercher un endroit où il y a moins de courant, ou un courant favorable, un courant par en arrière, par exemple, au lieu d'un courant dans le devant, en prenant le côté sud?

R Il n'y a aucun doute qu'une grande partie de leur navigation est le résultat, justement, de



navigation contre le courant, de trouver les endroits des chenaux où le courant se fait le moins sentir.

Q Parce qu'ils n'ont pas une très grande vitesse?

R C'est exact.

Q Et parfois, n'est-il pas vrai qu'ils peuvent aussi être obligés de s'ancrer, même, à l'Ile d'Orléans?

R A plusieurs endroits.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, la flèche rouge dont le point de départ est Ste-Pétronille, et le point d'arrivée le Brise Lame, serait approximativement la course suivie par certains navires qui coupent le coin?

R Navires de la petite navigation, qui ne sont pas pilotés par un pilote.

Q Ah oui, ma question n'est pas limitée aux navires sous le contrôle d'un pilote; ça peut être des navires des Grands Lacs qui n'ont pas de pilote, ou des navires de faible tonnage qui n'en ont pas aussi.

R Ceci, ce n'est peut-être pas d'usage courant, c'est d'usage fréquent pour certains navires.

Q Maintenant, avec le baissant, le courant baissant, est-ce que vous devez prendre certaines précautions pour entrer dans ce virage-là?

R Certainement, d'ailleurs, c'est peut-être là que je m'explique mal, qu'en mettant le courant comme idée première d'un résultat, comme j'ai dit,



le courant peut aider une conclusion finale de l'accident, mais généralement parlant, le pilote sait, quand il embarque, si c'est le baissant ou le montant. Si c'est le baissant, il sait que son navire va descendre plus vite que sa vitesse normale, alors il va, et c'est important, engager sa courbe, faire ces changements de course en conséquence.

C'est pour ça que je ne peux pas imaginer qu'on blâme le courant comme résultat de l'accident.

Q Si vous étiez à bord du navire du tonnage de la majorité des navires que vous avez pilotés vous-même, avec un fort baissant, à quel point allez-vous amorçer votre virage? Voulez-vous indiquer sur la carte - un navire descendant?

R Pour commençer, l'amorcement se fait continuellement, qu'on pourrait dire; il n'y a pas un point défini où on commençerait. Un bon pilote, disons, qui a embarqué ici...

Q Indiquez donc avec la lettre Z en rouge l'endroit où le pilote se serait embarqué?

R Disons que le pilote s'est embarqué ici. Si le pilote s'est embarqué ici, la première chose, si pour une raison ou pour une autre, s'il est plus au nord, du côté droit immédiat du chenal, la première chose, le pilote va immédiatement changer sa course pour bien s'amener sur son côté du chenal, sur le côté...

Q Que vous indiquez par une flèche rouge?



R S'il est avec le montant, il va s'assurer que son bateau est continuellement piloté, et si le courant, pour une raison ou pour une autre - c'est le vent, si vous avez un grand vent de nordet, le vent peut être plus fort, ou au commencement, lorsque la marée concorde en même temps que le vent de nordet, le bateau, lorsqu'il repart après s'être arrêté, avant de reprendre sa vitesse, il peut être jeté facilement.....

Q Si vous voulez vous limiter à l'exemple d'un navire avec un fort baissant.

R Avec un fort baissant, dans cette première partie, le fort du courant est pas mal dans la direction parallèle au chenal, il n'y a pas trop de trouble; tout ce qu'il a à faire, c'est de prendre sa course en partant, et prendre bien son côté du chenal et le garder; et sa courbe devra s'amorçer immédiatement "abeam" du brise-lame, l'entrée de la rivière St-Charles, en plein baissant, disons, ici.

Q Marqué d'un "X" rouge, entouré d'un cercle.

R Déjà, à cet endroit, le plein baissant, un pilote devrait commençer, selon la manoeuvrabilité du navire, à faire son changement de course immédiatement, et à bien garder son côté du chenal.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de faire des voyages aux ports intérimaires du district, soit St-Siméon, Cap-à-l'Aigle, Pointe-au-Pic, Cap St-Joseph, St-Jean Ile d'Orléans, Rivière-du-Loup, Rimouski?

R Dans plusieurs de ces ports, oui;



pas tous, mais plusieurs.

Q Lesquels, s'il vous plaît?

R Je suis allé à St-Siméon, à Rivière-du-Loup, Rimouski, Forestville quand ça faisait partie de notre district.

Q St-Siméon, quel genre de navires vont là?

R Je suis allé avec un remorqueur chercher des chalands qu'il fallait remonter.

Q Est-ce qu'il y a des navires de transport qui vont à ces endroits-là?

R Des navires de fort tonnage, aucun. Vous avez des navires de plaisance de la compagnie Canada Steamship Lines qui vont régulièrement durant leur saison de navigation, trois mois d'été, et vous avez les petits navires côtiers, les goélettes, qui vont très régulièrement, et le traversier de St-Siméon à Rivière-du-Loup.

Q Maintenant, à Rivières-du-Loup, vous nous avez parlé des navires de Irving Oil qui vont à cet endroit-là et qui transportent de la pulpe. Les navires de Irving Oil qui vont à cet endroit-là, est-ce que ce sont les petits pétroliers?

R Les petits pétroliers de la classe - de la catégorie du Irving Wood; le Irving Wood lui-même, généralement.

Q Quel tonnage, généralement?

R Deux mille tonnes "gross", environ, quinze cents tonnes net.



Q Est-ce qu'ils sont en charge de pilotes lorsqu'ils vont à cet endroit-là?

R Généralement, oui.

Q Est-ce que la manoeuvre pour entrer dans le port et accoster le navire est compliquée?

R La manoeuvre n'est pas très compliquée; il y a un quai, et on prend la tête du quai, c'est le seul endroit où il y a la profondeur d'eau nécessaire, à la tête du quai de Rivière-du-Loup, il n'y a rien de compliqué, excepté, qu'il faut, comme d'habitude, là encore, avoir la profondeur d'eau avec les dernières heures de montant, la dernière demi-moitié du montant.

Q A ce stade de la marée, comment est le courant?

R Le courant est en montant, à la tête, vers l'est.

Q Est-ce que le courant cause des inconvénients, à cet endroit-là?

R Pour quelqu'un qui est au courant de la direction générale du courant à la tête du quai, il n'y a aucune difficulté.

Q Etes-vous allé à Rimouski?

R Oui monsieur.

Q Avec des navires, en votre qualité de pilote?

R Oui.

Q Quel genre de navires? Quel tonnage de navires?

R Je suis allé avec plusieurs navires,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

je dirais qu'en toute probabilité, je suis allé plus souvent avec des petits pétroliers, puisque la grande majorité des navires qui y vont sont de cette classe, et j'y suis allé aussi avec certains navires marchands, au long cours, je dirais: trois mille à trois mille cinq cents tonnes, jauge brute.

Q Je suis avisé qu'un capitaine de navire demeure à Rimouski et fait maintenant le pilotage des navires qui entrent et qui sortent de Rimouski. Est-ce qu'à votre connaissance, ce serait exact?

R J'ai ouï-dire la même chose.

Q Maintenant, est-ce que durant votre période de temps comme officier de la Corporation, il a été question de ce pilote, à la Corporation?

R Pas que je sache, pas à ma connaissance.

SUITE A LA PAGE 2,425

LE PRESIDENT:

Q C'est la même situation, je pense, qu'il y a à Forestville?

R Votre Honneur, à Forestville...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Ce n'est pas dans le district.

LE PRESIDENT:

Ce n'est plus dans le district, maintenant?

R Oui, je crois que Forestville, d'une façon ou d'une autre, je ne crois pas que personne fasse de pilotage.

Maintenant, il y aura peut-être deux ou trois fois par année qu'on envoyait des pilotes, et je crois que ces mêmes navires, encore, y vont; s'ils y vont encore, d'unefaçon ou d'une autre...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Au meilleur de votre connaissance, la question du pilote de Rimouski n'a jamais été discutée par la Corporation, pendant que vous étiez un officier?

R Pas à ma connaissance.

LE PRESIDENT:

La question se pose, sur ça, à savoir si les limites du district ne devraient pas être amendées pour exclure Rimouski; parce que tant que ça reste dans le district, Rimouski, normalement le



pilotage qui se fait là devrait être fourni par les pilotes licenciés.

Alors, c'est une question qui se pose.

LE TEMOIN:

R Sur ce sujet, Votre Seigneurie, j'aimerais attirer l'attention que nous avons averti tous nos pilotes que si le capitaine leur demande de descendre jusqu'à Rimouski et d'accoster le navire, qu'ils devaient le faire, à la demande du capitaine.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez averti vos membres de ça?

R Je crois.

Q Ne demandez pas de réponse à l'auditoire. Savez-vous si ç'a été fait par écrit, ça?

R Il me semble me rappeler justement que ceci a été fait dans un bulletin de la Corporation.

Q Vous croyez que ç'a été fait dans un bulletin de la Corporation? L'usage de bloc pour indiquer la route du navire, ou encore l'usage de tableau noir pour indiquer cette course, est-ce que c'est quelque chose qui est extraordinaire à bord des navires, ou si ça se rencontre assez souvent, ça?

R Je dirais que sur les navires au long cours, que dans la majorité des cas, dans la timonerie, il y a soit un tableau noir ou un indicateur spécial automatique, sur lequel le pilote peut indiquer à l'homme de roue en chiffre numéral la course du navire.

Q Et lorsque vous étiez marin, avant de devenir pilote, est-ce que c'était quelque chose qui était fait sur



tous les navires sur lesquels vous avez voyagé?

R Dans la grande majorité des cas, oui.

Q Ce n'est pas quelque chose qui est fait spécialement pour les pilotes sur le fleuve?

R Non monsieur. Mais, en mer, la course, dans la majorité des cas, des navires au long cours, est indiquée à l'homme de roue, soit par un cadran ou un tableau noir dans la timonerie.

Q C'est normal?

R C'est normal.

Q Est-ce que vous avez fait des déplacements de navire, à Québec?

R Oui.

Q Est-ce que vous en avez fait cette année?

R Oui.

Q Combien en avez-vous fait cette année?

R Je dirais: une douzaine, environ.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de faire un déplacement de l'Anse au Foulon au Bassin de la Rivière St-Charles, ou encore au Hangar 26 ou 25?

R De l'Anse au Foulon à 25 ou 26, pas que je sache, non.

Q Vous en avez déjà fait, de ces déplacements-là?

R De la Rivière St-Charles au Foulon? Oui.

Q Et ça prend combien detemps, à peu près, pour faire ce déplacement-là?

R Est-ce que vous voulez parler du temps



de la manoeuvre ou du temps que j'arrive à bord...

Q A compter de l'heure à laquelle vous êtes embarqué à bord du navire jusqu'au moment où vous êtes débarqué du navire?

R Pour un navire moyen, je dirais que ceci prendrait généralement deux heures, en tout et partout.

Q Est-ce que c'est le déplacement le plus long, en temps, que vous ayez à faire dans le Port de Québec?

R Je ne crois pas, je dirais..... Maintenant, un déplacement est une chose, aussi, presque intangible; j'ai déjà fait, à ma connaissance, un déplacement de quarante (40) minutes avec un navire, et le même navire, dans des conditions différentes, ça m'a pris deux heures. Ceci dépendra du navire lui-même, des conditions de température, de marée, etc.

Q Je comprends que la Commission comprend ça fort bien, mais vous devez être capable d'établir le temps que ça prend dans la majorité des cas, à peu près?

R Alors, je répondrai à votre question en disant que d'après moi, le déplacement qui prend le plus de temps à Québec, si vous prenez un navire soit d'un quai quelconque et vous l'amenez dans le bassin intérieur du Port de Québec, Princesse Louise Basin, à l'intérieur des portes du bassin...

Q Est-ce que vous avez fait de ces déplacements-là?

R Plusieurs.

Q Voulez-vous décrire à la Commission la manoeuvre que vous faites pour passer au bassin intérieur?

R Bien, la manoeuvre, habituellement, se fait en plusieurs étapes: disons que la première étape est d'amener



le bateau au quai, à ce que nous appelons la Pointe-à-Carcy.

Q Voulez-vous souligner "Pointe-à-Carcy" en rouge, sur la carte 1,321, exhibit 442?

R Nous accostons,souvent le bateau est à l'ancre ici, nous l'amenons à la Pointe-à-Carcy?

Q Est-ce que vous avez des remorqueurs pour vous assister à ce moment-là?

R J'ai déjà fait cette manoeuvre avec et sans remorqueur.

Q Est-ce que c'est normal de faire la manoeuvre sans remorqueur?

R Cette manoeuvre est ordinairement faite avec l'aide des remorqueurs.

Q Continuez, s'il vous plaît?

R Ainsi, nous entrons le navire dela Pointe-à-Carcy, nous pénétrons dans le bassin extérieur, comme nous l'appelons, et une fois..... et là, nous enlignons notre navire avec la porte de l'écluse qui se trouve entre les deux bassins.

Après que le signal de procéder a été donné par les gens qui sont en charge de l'écluse et des ponts qui doivent être levés, nous traversons cette écluse et amenons le navire au quai qui est, dans la grande majorité des cas, un des quais appartenant aux compagnies de charbon, sur le côté nord du bassin.

Q Sur le côté nord du bassin. Est-ce que vous avez fait de ces déplacements de nuit?

R Je dois ajouter que dans cinquante-cinquante - dans la proportion de cinquante-cinquante, avant l'accostage, nous devons tourner les navires et accoster avec le nez du navire vers l'extérieur, ou à l'intérieur, à la demande des autorités



qui aiment mieux ça pour le déchargement des navires.

Q Est-ce que ces déplacements sont assez fréquents, monsieur?

R Au bassin intérieur, c'est difficile de vous dire le nombre; là encore, je n'ai pas de statistiques, mais certainement plusieurs par saison.

Q Qu'il plaise à la Commission, Me Langlois m'avise qu'il a eu l'occasion de demander des statistiques de ce genre au Conseil des Ports Nationaux, et on lui a dit qu'il y avait eu quarante-cinq (45) navires de fort tonnage l'an dernier. De toute façon, j'ai demandé au Conseil desPorts Nationaux de nous faire part des statistiques exactes, disons, depuis les cinq dernières années.

LE PRESIDENT:

Q De très fort tonnage, mais pas très large?

R Il y a soixante-trois (63) pieds clair au pont. Il y a soixante-six (66) pieds exactement, mais on perd environ un pied et demi de chaque côté par les défenses de liège et de corde.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quel est le genre de navire que vous entrez dans le bassin intérieur?

R Plusieurs de ces navires - un bon nombre de ces navires sont des charbonniers, des navires qui transportent du charbon, soit de Sydney, ici, en grande majorité, ou qui viennent avec du charbon des Grands Lacs; aussi, plusieurs navires qui viennent avec du soufre ou des produits de phosphate.

Q Maintenant, ce matin, Me Brisset vous a demandé des informations sur le nombre - sur la moyenne de voyages que vous faisiez par semaine durant l'année, et je crois que le chiffre a été de trois voyages en moyenne durant l'année trois voyages par semaine?

R Je n'ai jamais accepté ce chiffre; j'ai accepté le chiffre pour toute la saison, mais par semaine.

Q Je ne vous dis pas que vous avez accepté ce chiffre, je vous dis le chiffre qui a été mentionné ce matin. Je ne crois pas beaucoup aux moyennes; je préférerais que vous me disiez, dans le plus fort de la saison de la navigation, vous faites généralement combien de voyages par semaine?

R Il y a certainement des périodes de traffic intense et je dirais qu'il y a plusieurs de ces périodes où un pilote fera quatre ou cinq voyages par semaine, certainement.

Maintenant, il y a certainement d'autres périodes où on fera trois voyages par semaine.

Q Il y a peut-être aussi des périodes où il n'y a pas de voyage du tout par semaine?

R Je crois que durant la saison, aucun voyage par semaine ne se rencontrera que dans certains cas très rares où un pilote aura pris beaucoup d'avance pour une raison quelconque, mais ceci ne se rencontrera pas généralement.

Q Est-ce que durant l'hiver, durant la saison de navigation d'hiver, vous naviguez la nuit?

R Oui, c'est-à-dire, je devrais préciser ma réponse en disant que bien des fois, le bateau est prêt vers six ou sept heures, on se rendra à bord, et on discutera des conditions de la glace et de la température avec le capitaine, et le capi-



taine lui-même, souvent, suggérera que nous partions à l'aube.

Q Est-ce qu'il y a des inconvénients à la navigation de nuit durant la saison d'hiver?

R Si la température est claire, s'il y a une bonne visibilité, je n'y vois aucun inconvénient.

Q Dans un autre ordre d'idées, je voudrais vous poser quelques questions au sujet de votre apprentissage. Si vous voulez nous raconter comment, premièrement, vous avez donné votre nom comme aspirant-apprenti, et comment vous êtes devenu apprenti, et subséquemment comment vous êtes devenu pilote?

R Lorsque j'ai demandé au surintendant du temps, monsieur Albert Hamel, de placer mon nom sur la liste des aspirants apprentis-pilotes, en mil neuf cent quarante-deux (1942), je ne me souviens pas, si je ne me trompe pas, j'étais alors matelot sur le S.S. SABLE ISLAND de la Clarke Steamship.

Q Et comment avez-vous appris lescondi-tions requises pour devenir pilote, à ce moment-là?

R Monsieur Hamel, monsieur Albert Hamel, lorsque je lui ai fait mon application, m'a donné, si je me rappelle bien, une feuille écrite à la machine, à remplir, au dactylo, sur laquelle étaient mentionnées les différentes conditions requises jusqu'à l'admission au pilotage, jusqu'à la licence de pilote.

Q Vous avez donné votre nom en mil neuf cent quarante-deux (1942), à peu près?

R Oui.

Q Et quand avez-vous été appelé à devenir apprenti?

R En mil neuf cent cinquante-deux (1952).

Q Dix ans après?

R .....

Q Durant votre stade comme aspirant-apprenti, est-ce que vous aviez quelques garanties quelconques que vous seriez appelé comme apprenti?

R Aucune.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission, s'il vous plaît?

R Je n'avais aucune garantie, nous retournions chez nous, dans ce temps, avec l'espérance - il y avait une clause d'âge - que nous devions être appelés pour commencer notre pilotage avant que l'âge révolu. Il y a eu une période, je crois que ç'a été vingt-cinq (25) ans, une autre, ç'a été trente ans; à part ça, d'avoir satisfait aux exigences, soit le certificat de maître Home Trade, etc., mais à part de ça, on ne nous donnait aucune garantie.

Si on avait pris aucunapprenti-pilote pendant des années, en temps normal - maintenant, je dois dire que je ne serais probablement pas devenu pilote - il y a eu une exception pour les marins qui ont navigué dans les eaux dangereuses durant la guerre, on a passé un règlement, durant laguerre, donnant aux aspirants-apprentis du temps qui avaient fait un stage d'au moins une certaine période, que leurs noms demeureraient sur la liste; c'est de cette façon que je suis devenu apprenti-pilote, parce que mon nom, normalement, aurait été cancellé de la liste.

Q Rayé de sur la liste?

LE PRESIDENT:

Q A cause de l'âge?

R A cause de l'âge. J'étais sur la liste, dans mon temps, où j'aurais dû être appelé pour commencer mon



apprentissage avant l'âge de vingt-cinq (25) ans, et j'avais vingt-six (26) ans révolu quand j'ai été appelé; mais ayant eu du service en mer durant les années de la guerre, je suis demeuré éligible.

Q Si on ne tient pas compte de la question de l'âge, tout de même vous aviez une garantie, celle de votre priorité sur la liste. Vous deviez passer avant celui qui était après vous?

R Certainement.

Q Ca, c'était une garantie?

R Bien, une garantie, la liste était dans les mains de l'officiel du Ministère des Transports, et j'ai confiance qu'il a une certaine honnêteté.

MeMAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Si je puis être suggestif, la seule garantie que vous aviez de devenir pilote, c'est que le nombre de pilotes requis pour faire l'ouvrage sur le St-Laurent augmenterait, ou encore tout simplement pour remplacer les pilotes qui seraient mis à leur retraite?

R .....

Q Lorsque vous êtes devenu apprenti, quelle était la longueur de temps minimum de l'apprentissage?

R Cinq (5) ans.

Q Et vous avez servi combien de temps comme apprenti?

R Plus de cinq (5) ans; presque six (6) ans.

Q Ca veut dire...

R Ma licence d'apprentissage est datée de



l'automne mil neuf cent cinquante-deux, et j'ai été reçu pilote au printemps - c'est-à-dire au mois de février mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q Et lorsque vous êtes devenu apprenti, est-ce que vous aviez une garantie quelconque qu'au bout des cinq années d'apprentissage, vous pourriez devenir pilote?

R Aucune garantie qu'au bout des cinq années d'apprentissage je pourrais devenir pilote; j'ai eu une garantie que je deviendrais un jour pilote quand ils voudraient bien nous demander.

Q Evidemment, sujet à ce que vous passiez des examens, dans tous les cas?

R Oui.

Q Alors, quand vous étiez apprenti, vous n'aviez aucune garantie que vous seriez appelé à devenir pilote, à un moment donné, à un moment fixe dans le temps?

R Ceci est exact.

Q Durant votre apprentissage, est-ce que vous pourriez être employé ailleurs que comme apprenti, - dans d'autres fonctions que comme apprenti?

R Avec la permission de l'autorité qui était le surveillant du temps, monsieur Albert Hamel, nous pouvions aller, je dirais, gagner notre vie à l'extérieur, avec sa permission.

On nous demandait, par exemple, de faire le nombre requis de voyages, la même chose; c'est-à-dire que je devais, chaque année, revenir faire les voyages nécessaires à l'apprentissage.

Q Et vous deviez faire combien de voyages?

R Si je me rappelle bien, dans le temps, c'était quarante (40) voyages.

Q Ca vous prenait combien de temps pour faire ces quarante (40) voyages-là?

R Un apprenti travaillant: quarante (40) jours.

Q Est-ce que ça vous est arrivé de pouvoir faire vos quarante voyages dans quarante jours?

R Pas moi personnellement, je ne crois pas. Je n'ai jamais tenu de record.

J'ai toujours fait plus que quarante voyages, mais je ne sais pas combien de temps ç'a pris pour les faire.

Q Ca, c'était pendant la saison de navigation?

R Certainement.

Q Et le reste du temps, vous travailliez ailleurs pour gagner votre vie?

R Exactement.

Q Etiez-vous marié au moment où vous êtes devenu apprenti-pilote?

R Pas au moment où je suis devenu apprenti-pilote.

Q Vous êtes-vous marié pendant que vous étiez apprenti-pilote?

R C'est exact.

Q Et comme apprenti-pilote, quelle rémunération aviez-vous?

R Je crois que dans les premiers temps ou presque tout l'apprentissage, nous avions neuf dollars par voyage, et la dernière année, ou peut-être les deux dernières années, ceci



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

avait monté à douze dollars ($12.00) par voyage.

Q Qui vous versait cessommes-là?

R Les compagnies maritimes.

Q Est-ce que toutes les compagnies le versaient, sans exception?

R Non, il y avait quelques exceptions.

Q Est-ce que les pilotes eux-mêmes donnaient une rémunération, une gratification quelconque à l'apprenti?

R Quelquefois. Je dois dire que ce n'était pas la majorité des cas.

Q Est-ce qu'il y a eu des occasions où un pilote vous aurait versé une rémunération quelconque pour que vous fassiez une partie du pilotage sans que luisoit sur la passerelle?

R .....

(La question est relue par le sténographe)

R Je ne dirai pas que j'ai été..... oui et non. Ceci, Votre Seigneurie, est très difficile à répondre. Je n'ai jamais eu, je dirais, d'accord précis, je devrai répondre de cette façon, que dans plusieurs cas - je crois que je devrais donner une explication avant de donner une réponse.

Q Expliquez.

R Dans le temps de mon apprentissage, il existait, dans le pilotage, ce qu'on appelait "leslignes". Les gens qui avaient des lignes, pas tous, mais dans certains cas, avaient des lignes fort achalandées, et ça leur arrivait souvent de débarquer d'un navire et d'avoir à peine le temps de faire leur toilette, et même, dans certains cas, je pense qu'ils n'avaient même pas le temps de faire ça, ils devaient sauter sur un autre navire de leurs lignes.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Alors, il leur arrivait fort souvent d'être plus fatigué que les autres pilotes qui prenaient le repos nécessaire entre les voyages. Alors, souvent, ces pilotes de ligne, pour une raison fort compréhensible, d'ailleurs, demandaient un apprenti sénior qui avait déjà plusieurs années à son crédit, qui était reconnu comme ayant toutes ces connaissances, même souvent son apprentissage au complet, je pourrais dire, qui était prêt à devenir pilote, on lui demandait: "Monterais-tu avec moi, je te donnerais quelque chose pour compenser," - et cet apprenti, sans faire le voyage complet pour le pilote, pouvait peut-être ou dans certaines parties moins compliquées, disons de l'Ile Blanche à Cap aux Oies, ou dans ce temps-là on allait jusqu'à la Pointe au Père, aller jusqu'à l'Ile Rouge, et durant ce temps-là, le pilote pouvait se reposer pas loin, sur le sofa, dans la chambre des cartes, et ainsi de suite,

Je pense que c'est la réponse la plus honnête que je puisse donner.

Suite à la page 2,439



Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Me Langlois doit s'absenter, et il désire poser quelques questions. Alors, avec la permission de la Commission...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je remercie mon confrère de son amabilité, et je profite de cette occasion pour dire qu'en fin de semaine, Votre Seigneurie, il y a à Québec, plus précisément au Lac Beauport, le congrès annuel de la Ligue des Caboteurs du Canada, et à titre de président de la branche de Québec, je devrai prendre part à ces activités, ce qui me forcera à m'absenter de certaines séances.

J'aurai cependant mon assistant, Me Richard, pour me remplaçer.

LE PRESIDENT:
Vous aurez aussi le rapport à tous les matins; alors, vous pourrez voir ce qui s'est passé la veille et poser les questions que vous jugerez nécessaires.



Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Cet après-midi, je dois m'absenter à trois heures et trente, et j'aurais quelques questions à poser au capitaine Dussault.

Q Capitaine Dussault, il a été question dans votre contre-interrogatoire par Me Mason de courses séparées pour les Grands Lacs, et on vous a demandé si la même chose serait possible sur le St-Laurent. Quelle est votre réponse à ce sujet?

R Si je me rappelle bien, Votre Seigneurie, j'ai dit que ces courses séparées pour la partie - la partie supérieure de notre district, c'est-à-dire de Québec à Cap-aux-Oies, soit pour le chenal du nord ou pour le chenal du sud, il ne fallait pas y penser, ce serait impossible, vu l'étroitesse du chenal et les forts courants qui s'y trouvent.

Il y aurait peut-être une possibilité - je crois que ceci était ma réponse - d'organiser ce système dans la partie, la moitié qui se trouve entre Cap-aux-Oies et les Escoumains.

Pour le Saguenay, je crois que là encore, c'est impossible - peut-être pas impossible, mais à déconseiller.

Q Etant donné que cette partie du St-Laurent est affectée par la marée, est-ce que ceci ne présenterait pas un danger, de se baser uniquement



sur des courses qui seraient parallèles et très rapprochées, où il faut allouer pour le courant?

R Ceci est certainement un danger; c'est pour ceci que je dis, parce qu'il faut certainement - là encore, je jugerais nécessaire, au point de vue sécurité, d'avoir ..... que les gens naviguant leurs navires auraient une connaissance approfondie des courants dans ce district, ce qui veut dire: un pilote.

Q Maintenant, il a été question ce matin - une question de Me Brisset, je crois - de la ligne pointillée qui indiquerait le centre du chenal, dans les limites du port de Québec, et l'attention de la Commission a été attirée sur le fait qu'en haut de l'Anse-au-Foulon, en particulier, cette ligne est plutôt du côté nord du chenal. Est-ce que la raison pour laquelle le centre du chenal serait indiqué de cette façon ne résulterait pas du fait qu'il y a des réserves d'ancrage du côté sud?

R On avait peut-être dans l'idée les réserves d'ancrage sur ce côté, mais elles n'ont jamais été indiquées comme telles par les gens du service hydrographique, mais c'est fort possible.

Q C'est un fait que c'est une zone d'ancrage?

R Ce n'est pas reconnu comme tel.

Q Est-ce qu'il n'y a pas des pilotes qui vont du côté sud du fleuve, dans cette partie-là, surtout à partir des câbles en haut de la station de pilotage?



R Dans cette partie, comme je l'ai bien marqué sur la carte avec une ancre pour indiquer le centre, oui - je pensais que vous parliez de la partie à l'ouest de l'Anse-au-Foulon et à l'est de l'Anse-au-Foulon, certainement, cette partie est réservée et reconnue comme ancrage du port de Québec.

Q Est-ce un ancrage achalandé, aussi?

R Très achalandé.

Q Maintenant, il a été question également de la course des plus gros navires, lorsqu'ils font des courbes, qu'ils vont en suivant le plus possible les courses droites. Est-ce que la raison de ceci ne résiderait pas dans le fait qu'un gros navire va prendre beaucoup plus d'espace pour faire une courbe, une altération de course prononcée qu'un petit navire?

R Certainement.

Q Ca, c'est un fait?

R C'est un fait.

Q Maintenant, il a été question également du radar: motion vraie, "true motion radar", que vous avez les deux, vous avez le "relative motion," et "true motion" - je m'excuse, Votre Seigneurie, je ne connais pas le mot français - et que certains capitaines, pilotes, marins, hésitent à se servir du "true motion". Est-ce que ceci est exact?

R Ceci est exact dans certains cas.

Q Et connaissez-vous la raison de cette hésitation?

R L'habitude.

Q L'habitude?

LE PRESIDENT:

Q Pouvez-vous nous dire la différence entre la motion relative et la motion réelle d'un radar?

R La différence matérielle, Votre Seigneurie, c'est que si vous vous servez du radar, pour commençer, de "relative motion", que le point central - je m'excuse là aussi, les mots français me manquent - le point central de l'écran, du "radar screen" est toujours votre navire, et que vous êtes toujours le point central, le point géocentrique de l'écran, et tout se passe autour de vous, vous pouvez prendre des relèvements avec l'azimut de l'appareil, et vous pouvez aussi, de différentes façons, dépendant de l'instrument, mesurer les distances qui vous séparent de ces objets.

Sur le "true motion radar", votre navire, votre propre navire se déplace sur l'écran, c'est l'idée générale, comme si ... l'image elle-même est sur un écran complètement indépendant du navire, c'est comme si vous pouviez être dansun avion ou un hélicoptère, et vous voyez le mouvement que fait votre navire dans le chenal.

Q Dans ce cas-là, sur l'écran, le navire n'apparaît pas comme le point central?

R Non Votre Seigneurie, et vous bougez, comme vous le faites en vérité, en relation avec la côte, tandis que, ni plus ni moins que le "relative motion", tout est en relation avec vous qui êtes toujours mobile



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

centre de l'écran.

Q Le "true motion", est-ce que c'est le nouveau, ça?

R C'est un développement nouveau, le "true motion" lui-même, je pense qu'il est en développement depuis plusieurs années, mais le développement commercial de ces appareils que nous avons est relativement nouveau, et je croirais que la gène qu'ont certains navigateurs à s'en servir est justement que les gens ont beaucoup plus de pratique avec le "true motion"; c'est une question d'études et de connaissances techniques.

Q Je sais personnellement que depuis le début de cette Commission, j'ai vu quantités de radars sur nombre de navires, et je n'ai pas encore vu un seul "true motion".

R C'est fort possible.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour laCan. Merchant Service Guild: Votre Seigneurie, je crois qu'une traduction aussi de "true motion", serait: Déplacement vrai ou juste, par rapport au déplacement relatif pour "relative motion".

Q Maintenant, vous avez parlé ce matin, capitaine Dussault, des améliorations au chenal du sud. Voulez-vous s'il vous plaît retourner à la carte 1,207 qui est l'exhibit 440. Est-ce que vous avez déjà entendu parler d'améliorations demandées depuis plusieurs années

afin de se servir du chenal au sud de l'Ile-aux-Coudres?

R J'en ai entendu parler.

Q Est-ce que vous connaissez le projet?

R Bien, je suppose - vous me corrigerez si je me trompe - le projet était de demander le dragage pour l'ouverture d'un chenal à peu près ici.

Q Vous indiquez avec un crayon rouge assez prononcé ..... est-ce que vous préféreriez avoir cette amélioration comparativement à avoir le dragage du chenal du sud?

R ..... je ne crois pas.

Q Quel serait l'avantage principal de cette amélioration-là demandée?

LE PRESIDENT:

Q Où "ces travaux" parce que le témoin n'a pas l'air à trouver que c'est une amélioration?

R Votre Seigneurie, je crois que ce serait un e amélioration, mais la question: Est-ce que je préfèrerais ceci à cela.

Je préfèrerais voir l'amélioration du chenal du sud existée plutôt que cette coupe.

Mais si on veut faire ceci, je les félicite, je suis tout en faveur.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Quel serait l'avantage principal de cette coupe?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R Je soulignerais surtout que la navigation d'hiver et l'envasement qui se fait, probablement qu'un courant se créérait dans ce canal, certainement par le dégagement de la glace, puisque cette partie du Cap Martin au Cap Maillard deviendrait la partie cruciale de la navigation d'hiver, qu'il y aurait plus de déplacements de la glace par les courants qui s'y trouvent.

Alors, ceci serait certainement un très gros avantage à ce point de vue là.

LE PRESIDENT:

Q La courbe?
R La courbe pourrait être évitée.
Q La course centrale dans la courbe?
R Voici, les navires descendant pourraient prendre ce chenal, et les navires remontants un autre chenal; c'est pour motiver ma réponse que je préfèrerais voir l'amélioration du chenal du sud, c'est que le chenal du sud, vous avez tout unnouveau chenal à votre disposition et non seulement un petit bout de chenal à votre disposition.

En faisant ceci, on ne corrige pas tous les problèmes de la traverse, on ne fait rien pour les problèmes du Cap Gris Banc, Cap Brûlé, les changements de course, les chenals étroits, et ainsi de suite.

D'ailleurs, je ne suis pas un ingénieur civil, mais je suis certain que les deux vont se comparer avec une différence énorme.



Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q N'est-il pas vrai que le secteur de Cap-aux-Oies au Cap Maillard est réellement l'embouteillage de glace, l'amoncellement de glace qui paralyse surtout le port de Québec?

R Comme je viens de le dire il y a quelques minutes, ce bout est le point crucial au point de vue glace et courant.

Q Et la coupe serait l'amélioration demandée pour remédier à ce problème-là?

R Je le crois, oui.

Q Est-ce qu'il n'y aurait pas également avantage en ayant - et ça pourrait satisfaire monsieur Mason - à avoir des courses déparées pour les bateaux descendant et pour les bateaux montant, et éviter les dangers de collision?

R Comme je viens de le dire il y a quelques instants, on pourrait faire les descendants ici et les montants là; ça serait certainement une amélioration.

Q Surtout par temps de brume?

R Par mauvais temps, une amélioration en tout temps.

Q Maintenant, il a été question - une dernière question - il a été question des échelles de coupée. Est-ce qu'il ne se présente pas des cas où vous avez des échelles de coupée qui laissent à désirer, que les barreaux roulent en-dessous des pieds?



R Il se produit encore quelques cas de difficultés où l'échelle de coupée est en mauvaise condition.

Q Est-ce que vous faites quelque chose lorsque vous rencontrez un bateau qui n'a pas des échelles de coupée se conformant aux exigences?

R Je crois qu'il est arrivé dans le passé que certains pilotes refusent de monter à bord ces échelles jusqu'à ce que la situation ait été remédiée.

Je dirai que tout probablement les pilotes sont très bons garçons, et ..... et donnent des chances à tout le monde.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.



Me MAURICE JACQUES
pour la Commission:

Q Monsieur Dussault, nous parlions d'apprentis qui sont rémunérés par un pilote pour faire une partie du pilotage sur le fleuve. Vous nous avez donné les circonstances des pilotes de ligne, pilotes spéciaux qui procédaient de cette façon, Est-ce que vous-même vous avez eu l'occasion de faire ce travail-là pour certains pilotes?

R Oui monsieur.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que c'était un usage qui était répandu chez les pilotes?

R Ce n'était pas un usage fréquent ou répandu.

Comme j'ai mentionné il y a quelques instants, ce qui est arrivé surtout, c'est que certains pilotes, particulièrement, sur des lignes très achalandées, qui avaient un très grand nombre de navires, et dans des jours de pointe où il pouvait y avoir plusieurs de leurs navires en mouvement dans le district en même temps, ce qui est arrivé, pour pouvoir faire leurs navires, ils nous demandaient.....

Q Est-ce qu'une demande semblable est arrivée pour d'autres raisons que celle-là?

R ..... c'est possible.

Q Est-ce qu'il vous serait arrivé à vous-même qu'un pilote, disons, pas en état d'ébriété, mais qui avait consommé des boissons alcooliques, vous aurait demandé le même service contre rémunération ou sans rémunération?

R ..... je ne me rappelle pas d'aucune occasion où j'ai été demandé dans le cas mentionné.

Q Est-ce que durant cet apprentissage il vous est arrivé de vous trouver avec un pilote qui avait consommé des boissons alcooliques, avant de s'embarquer?

R Ca m'est tout probablement arrivé d'embarquer avec un pilote - ici, il y a une différence entre: avoir consommé des boissons alcooliques, et un pilote en état d'ébriété. Peut-être embarqué avec un pilote qui avait pris un ou deux verres avant, certainement pas avec un pilote qui était sous le vent.

Q Sous le vent. Est-ce qu'il vous est arrivé de vous trouver avec un pilote, à bord d'un navire, et que ce pilote avait consommé des boissons alcooliques à bord du navire?

R Jamais devant moi.

Q Jamais devant vous. Est-ce que je comprends bien que vous impliquez...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois, Votre Seigneurie, que la Commission avait elle-même défini son mandat comme se restreignant autant que possible aux cinq dernières années, quant aux événements sur l'histoire antérieure, d'une façon particulière, je ne vois pas très bien l'intérêt de la Commission de savoir si au cours de certains voyages, il y a maintenant au-delà de huit ans...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Six (6) ans.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

... le témoin a jamais vu un pilote prendre un peu de boisson à bord d'un navire. Je trouve que ça offre un intérêt purement historique, et je trouve que l'intérêt historique est assez minime, en l'occurrence.

LE PRESIDENT:

Evidemment, on peut apprendre par les leçons de l'histoire et se guider pour l'avenir.

Question permise.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, je vais reprendre ma question: votre réponse semble indiquer que vous auriez été à bord d'un navire où le pilote avait consommé des boissons alcooliques pendant qu'il était à bord du navire, sauf que ça ne s'est pas fait devant vous?

R Non, je ne voulais pas impliquer aucun de ces pilotes avec qui j'ai voyagé. Si je ne les ai pas vus, je ne peux pas dire qu'ils ont pris des boissons alcooliques.

J'aimerais aussi, ici, Votre Seigneurie, faire la part des choses: je pense qu'il est arrivé à tous les pilotes de mon district, ou d'ailleurs du monde entier, comme vous savez, nous prenons nos repas à bord, sur la passerelle; ça n'arrive pas dans la majorité des cas, mais souvent, avec nos repas sur des navires étrangers où l'eau potable..... on nous amène un verre de bière avec le repas, et vous avez encore un état de choses..... j'ai



moi-même pris un verre de bière avec un repas, le midi.

Je ne vois absolument aucune ..... si vous voulez dire qu'on consomme des boissons alcooliques, moi-même j'ai consommé des boissons alcooliques à bord des navires. Je pense qu'il faudrait faire la part des choses.

LE PRESIDENT:

Q Dans la marine canadienne, on sert du rhum, aussi?
R Exactement, oui.
Q On n'attend pas d'être àterre pour le donner?
R .....
Q Ce rhum est donné à bord du navire?
R Si je me rappelle bien, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous est-il arrivé, alors que vous étiez apprenti, de vous trouver à bord d'un navire avec un pilote qui ait été ivre ou en état d'ébriété?
R ..... non.
Q Ca ne vous est jamais arrivé?
R Il faut ..... quelle est la définition.....?
Q Je vais vous donner les symptômes: dont l'haleinesente l'alcool, dont la langue est pâteuse et dont la démarche est titubante?
R Alors, je dois dire que pour l'haleine, j'ai été certainement avec des pilotes dont l'haleine sentait la boisson.



La langue pâteuse, je n'en ai jamais fait le test; et la démarche titubante, paraît-il que moi-même, même très sobre, je marche plutôt en ramant. Alors.....

Q Alors, vous vous êtes trouvé avec des pilotes dont l'haleine sentait la boisson. Je pense qu'on est d'accord sur ça?

R Très bien.

Q Est-ce que vous vous seriez trouvé avec des pilotes qui, à vous, ne semblaient pas en état de faire leur devoir?

R ..... à ceci, je dois répondre: non, tous les pilotes avec qui j'ai fait mon apprentissage étaient dans une condition pour faire leur ouvrage, pour faire leur ouvrage en sécurité. Peut-être pas dans la condition parfaite, mais ils étaient dans la condition de faire leur ouvrage.

Q Maintenant, dans un autre ordre d'idées tout à fait: l'hiver, est-ce que vous empruntez le chenal du sud?

R Jamais.

Q Jamais. Pourquoi?

R Bien, je ne suis jamais passé, mais je croirais que le chenal du sud, à cause de son peu de profondeur dans certains endroits, doit être certainement bloqué, à peuprès continuellement, à certains endroits, autour de l'Ile aux Grues et l'Ile aux Oies, et dans ces environs, je crois que la glace est à peu près à cent pour cent (100%).

Q Maintenant, pouvez-vous expliquer à la Commission la manoeuvre ou les manoeuvres que vous faites lorsque vous entrez dans la glace, l'hiver, avec un navire qui n'est pas construit spécialement pour la glace?

R .....



Q Est-ce que vous ralentissez? Est-ce que vous allez à la même vitesse? Est-ce que vous continuez dans la glace?

R Si nécessaire, dans la partie basse de notre district, c'est-à-dire du Cap aux Oies aux Escoumains, où le chenal est plus large, où l'espace navigable est plus grand, et si la glace n'est pas prise d'une rive à l'autre, on pourra certainement, pour ne pas perdre de temps, et si la différence de course n'est pas trop grande, nous contournerions la glace, de façon à ce qu'aucune glace ne touche au navire et qu'aucun dommage ne puisse être fait.

Dans les conditions où il faut passer à travers la glace, avec un navire non construit pour la glace, ou renforci, nous diminuerons la vitesse de beaucoup, tout probablement même jusqu'à vitesse lente, avant d'entrer dans la glace, et seulement une fois que le navire sera dans la glace elle-même que nous demanderons pleine vitesse pour pouvoir forcer notre chemin à travers la glace.

Tout ceci est fait avec l'approbation du capitaine qui lui-même connaît mieux la construction du navire que le pilote qui embarque probablement à bord pour la première fois.

Q Vous ralentissez de vitesse. Est-ce que c'est parce que vous ne connaissez pas l'épaisseur de la glace, et que ça pourrait être plus épais que vous estimez, et que vous ne voulez pas endommager le navire?

R Ceci est une des raisons principales, et aussi, dans aucun cas nous devrions prendre de chances. Si la glace est si peu épaisse que nous aurions pu passer à travers à pleine vitesse, tant mieux, mais nous sommes assurés d'avoir pris toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager la coque du navire.

Q Capitaine, sauf le cas du bateau-phare de l'Ile Rouge, est-ce que vous considérez les aides à la navigation dans votre district satisfaisantes?

R Je dois dire que les aides à la navigation du chenal principal, c'est-à-dire le chenal du nord, sont suffisantes.

Q Et le chenal du sud?

R J'aimerais peut-être y voir quelques améliorations.

Q Au chenal du sud?

R Au chenal du sud, surtout peut-être quelques enlignements qui seraient peut-être de plus de sécurité d'avoir des enlignements surveillés, c'est-à-dire qu'il y aurait un gardien ou quelqu'un qui est peut-être un peu plus... quelques bouées lumineuses aux endroits où elles étaient disposées autrefois; mais comme ce chenal est considéré maintenant comme un chenal secondaire.....

Q Est-ce que l'installation de feux qui ne sont par surveillés,mais qui apparemment sont munis d'un système d'urgence, est-ce que vous avez eu l'occasion de ces feux éteints complètement?

R Ceci m'est déjà arrivé dans le passé, mais à quelle date.....

Q Vous ne vous souvenez pas exactement. Vous ne savez pas si c'était un feu qui était muni du système d'urgence dont il a été question à Montréal, c'est-à-dire que des batteries sont connectées au feu et qui prennent la relève la minute que le courant manque?

R Je ne sais pas si ces feux étaient ainsi organisés.



Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Dussault, vous avez fait preuve d'un bilinguisme à peu près parfait, je pense, devant cette Commission; est-ce que dans votre expérience, dans votre circonscription de pilotage, il est utile, nécessaire ou essentiel que les navires aient à leur bord un pilote qui sache et le français et l'anglais?

R Je répondrai que certainement, sans être peut-être essentiel ou nécessaire, il est presqu'essentiel ou nécessaire et certainement d'un très grand avantage pour un pilote d'être bilingue. Ceci, surtout dans les télécommunications entre navires et dans les télécommunications avec des navires locaux qui sont justement ceux avec qui souvent nous devons communiquer, ceux qui sont pilotés par leur propre personnel, le capitaine, les officiers, les navires locaux, où souvent ces gens ne sont pas très forts en anglais, disons-le; pour des questions de sécurité, de bonne manoeuvre, et..... c'est certainement essentiel dans ce cas-là de savoir converser en anglais.

Q Est-ce que vous en rencontrez beaucoup de ces navires dans votre circonscription, de ces navires locaux?

R Je dirais que la grande majorité du temps, les navires sont commandés par leurs officiers qui sont des canadiens français, et que surtout sur les goélettes, je suis à peu près certain que l'usage de l'anglais est à peu près nul.



Q D'après votre expérience, est-ce que vous avez rencontré de ces goélettes où la connaissance de l'anglais, par le personnel à bord, avec qui vous communiquez par radio,était à peu près nul?

R Certainement, d'ailleurs la preuve peut être faite, presqu'à chaque jour sur le St-Laurent, dans le district, vous entendez des navires qui essaient de communiquer avec ces petits navires côtiers, et s'ils demandent même le nom du navire en anglais, ou la vitesse, en anglais, ils n'obtiennent même pas de réponse.

Q Et est-ce qu'il arrive que ces petits navires côtiers communiquent entre eux directement?

R Souvent.

Q Et quelle langue est utilisée, dans ces circonstances?

R Toujours le français.

Q Est-ce qu'il peut être important pour la sécurité du navire que vous conduisez, que vous pilotez, de comprendre le contenu de ces conversations ou échanges entre les goélettes?

R Ceci peut être même très important, surtout dans les conditions de mauvaise visibilité.

Q Pourriez-vous élaborer là-dessus? Qu'est-ce que ça signifie, en pratique? En quoi ça pourrait-il être important?

R Disons par exemple que vous vous engagez - vous venez de tourner au Cap-aux-Oies, vous êtes en montant, vous êtes en très mauvaise visibilité, vous entendez deux goélettes qui disent, une: Je pars du



quai de St-Joseph, l'autre: Je pars du quai de L'Ile-aux-Coudres, et je me dirige, un à telle et telle destination, et l'autre à telle et telle destination.

Alors, vous voyez bientôt dans votre écran tel et tel écho. Ceci, en conjonction, vous aide, si l'un vient de partir de l'Ile-aux-Coudres, l'autre vient de partir de St-Joseph, certainement vous pouvez agençer votre navigation avec plus de sécurité.

Souvent, dans la brume, vous voyez venir un écho à tel endroit, vous êtes à peu près certain, d'après sa course, que c'est une goélette, vous prenez le radio-téléphone, le bateau est à telle distance, tel endroit; si vous lui demandez en français, vous êtes assuré d'une réponse; si vous le demandez en anglais, vous êtes à peu près aussi assuré de n'avoir aucune réponse.

Q Est-ce que je dois conclure de votre réponse que tout navire dans la circonscription, tout navire de moindre importance dans la circonscription devrait avoir à son bord quelqu'un qui puisse être en mesure de communiquer avec le personnel des goélettes?

R .....

Q En un mot, un officier...

R Ceci est certainement très désirable au point de vue sécurité.

Q Et ceci impliquerait, si je comprends bien, qu'il devrait y avoir toujours sur la passerelle une personne qui soit enmesure de parler en français avec



le personnel de ces goélettes?

R Ceci est exact.

Q Dans les voyages que vous faites dans votre circonscription, est-ce que vous communiquez régulièrement avec le pilote de ces goélettes?

R .....

Q Est-ce qu'on peut dire qu'à chaque voyage, vous avez des échanges radiophoniques avec l'une ou l'autre goélette, ou plusieurs?

R En temps clair, non. En temps de mauvaise visibilité, ou en temps de brume, ceci est fréquent.

Q Est-ce que les pilotes à bord des divers navires communiquent entre eux par radio-téléphone ou autrement?

R Ceci arrive souvent.

Q Quelle langue utilisent-ils lorsqu'-ils communiquent entre eux?

R Dans la grande majorité des cas, quand nous communiquons entre pilotes, nous parlons français.

Quelquefois, par politesse, si le commandant est à côté de nous, nous parlerons en anglais si c'est une communication qui l'intéresse.

Q Est-ce que ces échanges de communications entre les pilotes sont utiles pour la sécurité du navire et la navigation de votre propre navire?

R Certainement, en temps de mauvaise visibilité ou de brume, nous communiquerons souvent, même,



nous faisons, comme d'ailleurs j'ai décrit, avec les goélettes et les navires côtiers, nous pourrons voir dans notre écran de radar, et même entendre le signal de brume de sémaphore d'un navire et communiquer, et s'assurer si c'est bien celui-ci, s'assurer de sa course, et faire même les arrangements nécessaires pour bien passer clair l'un de l'autre.

Et dans d'autres cas, même en temps normal de bonne visibilité, un pilote pourra passer à tel et tel endroit et voir une bouée éteinte ou déplacée, une aide à la navigation défectueuse, et avec le radio-téléphone, avertir tous ses confrères en service sur des navires.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Cet usage du radio-téléphone entre pilotes, est-ce que c'est quelque chose qui tend à se généraliser maintenant, avec la venue du radio-téléphone sur tous les navires?

R Nous communiquons dans toutes les circonstances où nous trouvons que ceci est nécessaire; la majorité des pilotes font un usage sensible du radio-téléphone, dans cette circonscription.

Q Est-ce qu'il vous est déjà arrivé à vous-même de voir des navires sur votre écran de radar, et de communiquer avec par radio-téléphone, en temps de brume?

R Certainement, plusieurs fois.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q Est-ce que c'est une façon de procéder qui vous permet de continuer votre route quand même, alors que vous seriez obligé d'arrêter?

R C'est-à-dire que généralement parlant, dans la brume, nous sommes à vitesse modérée, d'une façon ou d'une autre, mais ceci nous aide, si dans certaines parties de la rivière, nous ne sommes que deux, nous établissons un contact, nous sommes assurés que c'est un tel navire, nous nous entendons: Je vais passer à un mille et demi du cap, et l'autre: à trois quarts de mille. Alors, le doute a été éliminé, et le doute est un des plus grands dangers au point de vue navigation.

SUITE A LA PAGE 2,461

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et, encore une fois, si je comprends bien, généralement, ces échanges se font en langue française?

R Généralement, dans la grande majorité des cas.

Q Vous avez référé, je pense, à une station V.H.F. aux Escoumins. Pourriez-vous me dire si ce radio, à cet endroit, fonctionne à l'heure actuelle?

R Je ne peux pas dire s'il fonctionne à l'heure actuelle; je peux vous dire qu'il n'a pas fonctionné pendant longtemps, et ces jours-ci, je ne peux pas vous dire, actuellement.

Les fois, personnellement, que j'ai voulu communiquer avec V.B.U. Escoumins, je me suis servi du radio-téléphone A.M.; et quand j'ai voulu commubiquer avec V.H.F., j'ai communiqué avec les bateaux-pilotes qui sont équipés avec ça.

Q Vous avez dit qu'il n'a pas été en état de fonctionner durant longtemps; pourriez-vous évaluer une période approximative durant laquelle cette station aurait été hors de service, cette saison?

R Je crois, pour commencer, que l'installation du V.H.F. à la station terrestre de pilotage aux Escoumins, ç'a été cette année ou très tard l'automne dernier, et à ma connaissance, elle n'a pasopéré pour la peine.

Q Au cours d'une description technique, je pense, en une réponse à une question de Me Mason, vous avez déclaré que les bouées à la traverse de l'Ile d'Orléans, avaient une distance d'environ mille pieds chacune; est-ce que vous avez eu l'occasion de vérifier et d'apprécier si de fait la distance entre



les bouées n'est pas un peu plus considérable que ceci, dans la région que vous avez mentionnée, à l'époque?

R Je crois, Votre Seigneurie, ici, qu'on a fait une erreur d'interprétation; quand j'ai parlé de mille pieds, quand j'ai mentionné que le chenal dragué, le North Traverse de l'Ile d'Orléans avait une largeur minimum de mille (1000) pieds, entre les bouées, quand j'ai parlé de "mille (1000) pieds entre les bouées", c'est entre les bouées d'un côté et les bouées de l'autre côté du chenal; la distance d'une bouée à l'autre, ça varie d'un demi-mille à trois quarts de mille, dans certains cas à deux milles, dans certains cas, quand j'ai parlé d'un minimum de mille pieds, c'est entre les bouées de chaque côté du chenal, qui indiquent la largeur du chenal navigable.

LE PRESIDENT:

Q Entre les bouées rouges et les bouées noires?

R Ceci est exact, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ce matin, en réponse aux questions de mon confrère, Me Brisset, vous avez mentionné que le centre technique indiqué sur les cartes, et en particulier sur la carte du Port de Québec, ne devait pas être utilisé comme un critère absolu en matière de navigation, et vous avez ajouté que vous ne pouviez témoigner quant à l'expérience des autres pilotes à ce sujet.

Nonobstant, avec votre expérience du pilotage dans votre circonscription, n'est-il pas vrai que la même expérience semble se retrouver chez les autres pilotes à la façon dont ils conduisent leur navire, que vous rencontrez dans cette

région?

R Ceci est exact, Votre Seigneurie. Chaque pilote, généralement parlant, se conforme aux règlements de navigation des chenals étroits et se tient à la droite du chenal.

Q Ce qui impliquerait que d'après votre expérience, la plupart des navires ne se limitent pas au sens technique tel qu'il apparaît sur la carte du Port de Québec?

R Ceci est exact.

Q Mon confrère, monsieur Brisset, vous a aussi posé certaines questions vous demandant en particulier les avantages qu'il y aurait à ce que chaque pilote tienne une espèce de livre de bord personnel.

Je pense qu'il a oublié de vous demander des questions quant aux inconvénients d'un tel livre de bord, et est-ce que vous envoyez vous-même un certain nombre, à ce que chaque pilote, par exemple, soit tenu obligatoirement à tenir un tel dossier de toutes ses activités, par exemple, je pense, l'heure ou la minute à laquelle il passe à chacune des bouées dans la circonscription, et ainsi de suite?

R Comme dans mon témoignage de ce matin, je ne vois aucune objection à tenir le livre pour ceux qui sont intéressés à tenir un record; mais dansles avantages, comme j'ai détaillé, il me semble, ce matin, il est plus important pour un pilote, surtout dans des conditions dangereuses, de s'occuper du navire plutôt que de tenir un log book, un journal de bord exact. Je pense qu'il est plus important, et la nuit il faudrait dire que le pilote devra aller où ily a de la lumière, et ainsi perdre une partie de ses facultés au point de vue visibilité, à se rendre sur la passerelle, s'il va dans la chambre des cartes, il va à la



lumière pour écrire dans son livre, ou il allume une veilleuse sur une table, dans la timonerie; il perdra une certaine efficacité pour quelques minutes, à son retour sur la passerelle, à la direction du navire. Il y a certainement un danger accru.

LE PRESIDENT:

Q Il faudra lui donner un dictaphone que la secrétaire pourra transcrire?

R Ceci est quelques-uns des désavantages de tenir ce livre immédiatement et exactement au point.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Classez-vous le dictaphone et la secrétaire parmi les désavantages?

R Le dictaphone parmi les désavantages.

Q Cette question des inconvénients durant la nuit m'intéresse, et est-ce que vous pourriez élaborer sur un phénomène: n'est-il pas vrai que les officiers de quart, à bord d'un grand nombre de navires, sont requis, par exemple, la nuit, de faire un certain stage dans la timonerie, avant de remplacer un autre officier de quart? Est-ce que ça s'est produit d'après votre expérience?

R Ceci est une habitude, je crois, que tous les officiers de corps qui ont quelque expérience, quand ils prennent leur quart sur la passerelle, la nuit, montent quelques minutes avant le commencement officiel de leur quart; à minuit, il montera à minuit moins dix, minuit moins cinq, il habituera sa vue pour le moment où il prendra officiellement la relève du bateau.

Chaque pilote et chaque navigateur pourra corroborer quand je dis que si vous arrivez d'une lumière intense,



pour cinq minutes, vous n'êtes certainement pas acclimaté à cette noirceur et vous êtes presque aveugle.

Si vous prenez le moment, dans un endroit où le traffic est intense, où les aides à la navigation doivent être surveillés constamment, il y a certainement une déficience, et je pense qu'un pilote devrait, encore plus qu'un officier régulier, prendre les précautions requises.

Q La nuit, lorsque vous accomplissez votre travail dans la timonerie, vous travaillez à la noirceur complètement? Est-ce que c'est ce qui se produit?

R A la noirceur complète, ou aussi complète qu'on peut la faire; souvent, il y a des petits traits de lumière qui se produisent en-dessous d'une porte ou un hublot qui a été mal fermé; généralement parlant, c'est la noirceur complète.

Q Vousavez mentionné le nombre de voyages. Maintenant, mon confrère monsieur Brisset, a mentionné le nombre de voyages que vous auriez accomplis durant la dernière saison. Je pense qu'il a mentionné le chiffre exact, d'ailleurs: quatre-vingt-dix-sept (97) voyages durant la saison régulière, excluant la navigation d'hiver. Combien de fois cette année, pourriez-vous me dire, pour prendre desfaits qui sont frais dans votre mémoire, il vous est arrivé d'avoir à prendre un navire à un endroit ailleurs qu'à l'endroit de la station de pilotage à laquelle vous étiez débarqué lors du voyage précédent?

R Ceci m'est arrivé très fréquemment, je dirais, une douzaine de fois, c'est-à-dire que nous avons dû nous rendre, soit aux Escoumins de Québec par autobus ou tout autre moyen de locomotion, ou de Québec à Port Alfred, ou Chicoutimi, par autobus, ce qui m'est arrivé encore avant-hier



matin, samedi matin, j'ai été envoyé à Port Alfred par autobus.

Q Quand vous êtes envoyé à Port Alfred, comme ça - vous avez été envoyé samedi matin, vous dites?

R Oui.

Q Et vous vous rendez en autobus?

R Oui.

Q A quelle heure êtes-vous parti?

R L'autobus, samedi, il est arrivé une aventure: la compagnie d'autobus a changé l'horáre sans avertir le bureau de pilotage; généralement parlant, elle partait à huit heures et demie et elle est partie à huit heures et quart, et je suis arrivé à onze heures et demie à Port Alfred.

Q Et le navire que vous avez pris, à quelle heure est-il parti?

R Nous sommes partis du quai à une heure et vingt de l'après-midi.

Q Où êtes vous allé?

R Aux Escoumins.

Q Et est-ce que vous avez repris un autre navire en descendant?

R Je suis remonté sur un autre navire hier.

Q Vous l'avez pris aux Escoumins, celui-là?

R C'est exact.

Q Mon confrère, monsieur Brisset, a aussi mentionné la qualité particulière des navires Lauritzen qui viennent faire de la navigation l'hiver à Québec. D'après votre expérience, quelle est la période de la navigation d'hiver, c'est-àdire entre le premier (ler) décembre et le huit (8) avril, l'année suivante, où vous avez des navires les plus difficiles, en rapport avec la



navigation d'hiver même?

R C'est certainement la période qui précède le commencement de l'hiver, disons, y compris inclusivement la première semaine de janvier, parce que nous avons encore les navires de la saison régulière, les navires qui ne sont pas équipés spécialement pour cette navigation d'hiver, des navires non renforcés, souvent sans avoir tout l'équipement de navigation moderne, électronique.

Alors, il faut prendre beaucoup de précautions, et vers le vingt (20) ou le vingt-cinq (25) décembre, c'est là où nous avons tous les troubles ordinaires de la navigation d'hiver, et des navires qui n'y sont pas adaptés; et le même fait se produit encore au commencement de la saison, le printemps, la dernière semaine de mars et la première semaine d'avril, quand les navires réguliers recommencent, et qu'il y a encore plus de glace sur la rivière.

Q Mon confrère, monsieur Brisset a aussi mentionné le fait - il a témoigné lui-même à ce sujet, que les primes spéciales d'hiver d'assurance entraient en vigueur le vingt (20) novembre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Je dois avouer avoir fait une erreur, c'est le vingt-cinq.

Suite à la page 2,469



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que étant donné ce fait, vous jugeriez, capitaine Dussault, que la saison de pilotage d'hiver devrait être reculée au vingt-cinq (25) novembre?

R Je partage votre avis.

Q Les navires que vous aviez pilotés lorsque vous étiez apprenti, capitaine Dussault, il s'agissait de navires, si je ne m'abuse, qui étaient déjà exempts en vertu des règlements de pilotage de la circonscription, n'est-ce pas?

R Ceci est exact.

Q Et à ce moment-là, vous faisiez votre apprentissage dans la circonscription?

R Ceci est exact.

Q Est-ce que vous avez constaté la présence particulièrement fréquente de petits caboteurs aux environs des Escoumains?

R .....

Q Aux environs de la station de pilotage des Escoumains?

R Oui, nous avons presque - je pourrais dire: presque continuellement bien des petits navires côtiers et des navires de cabotage, différents navires qui passent relativement proche de la station de pilotage des Escoumains, soit en montant, soit en descendant la rivières.

Q Est-ce que ce sont des navires qui se dirigent aux Escoumains, qui arrêtent au quai des Escoumains, ou qui ont affaires dans la région des



Escoumains?

R Dans la majorité des cas, non.

Q Est-ce que ces caboteurs ou ces navires côtiers qui passent près de la côte, aux Escoumains, causent quelques inconvénients à l'opération de la station de pilotage, à cet endroit?

R .....

Q D'après vous, est-ce qu'il serait préférable qu'une certaine zone de pilotage soit délimitée, d'embarquement et de débarquement soit mentionnée sur les cartes et que les petits navires qui n'emploient pas de pilotes se tiennent à l'extérieur de cette zone d'un mille et demi ou de deux milles? Est-ce que vous jugez, à l'heure actuelle, que la présence, lorsque les non justifiés, de ces navires, peut mettre en danger la sécurité de la navigation, dans la proximité de la station de pilotage?

R En temps de mauvaise visibilité et de brume, ceci pourrait être un danger.

Q Lorsque vous amenez un navire pour accostage à Québec, de quelle façon le navire est-il amarré? Est-ce que vous tenez les amarres à un bateau-pilote ou un remorqueur, ou si généralement les amarres sont directement lancées sur le quai?

R Dans la grande majorité des cas, exception faite du quai de monsieur Irving, les amarres sont passées directement du navire au quai.

Dans le cas de Irving, nous envoyons les capitaines de vedettes, du bateau, qui viennent nous



donner un coup de main pour traîner les amarres à terre, et les donner en deuxième lieu au camion qui continue l'ouvrage.

Q Est-ce que cette façon de lançer les amarres vous oblige à approcher près des quais, particulièrement, plus particulièrement que si vous les remettiez au bateau-pilote ou à un remorqueur?

R Certainement.

Q A propos du creusage d'un chenal au sud de l'Ile-aux-Coudres, comparativement au creusage du chenal du sud proprement dit, on vient de dire qu'il y avait une différence de coût considérable entre les deux projets, mais vous n'avez pas laissé entendre lequel, d'après ce que vous avez vu de ces projets, serait le plus dispendieux?

R Bien, j'aimerais ici dire à Sa Seigneurie que je ne suis pas un expert en creusage ou un ingénieur civil, mais il est évident que le creusage d'une passe au sud de l'Ile-aux-Coudres serait excessivement plus dispendieux que le dragage que nous avons demandé pour améliorer ou restaurer le chenal du sud, tel que continué présentement.

Q Capitaine Dussault, je vous remets une copie du mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à laCommission Royale sur le pilotage maritime. Est-ce que vous avez pris connaissance des pages 33, 34, 35, 36 et 37 de ce mémoire, et en particulier des paragraphes 72 à 87 exclusivement, concernant la circonscription de Québec?



R J'en ai pris connaissance.

Q Est-ce qu'à votre avis les descriptions qui sont contenues dans ce paragraphe constituent des descriptions fidèles des caractéristiques et des difficultés de la navigation dans votre circonscription de pilotage?

R Ceci est exact, et ceci constitue une description des caractéristiques et une description des difficultés, je devrais dire, abrégée.

Q Je comprends que vous n'avez pas été dans la boîte trois jours pour rien.

Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason et par Me Brisset.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q J'aurais quelques questions en rapport avec le capitaine de mon confrère monsieur Mason, en particulier celui qui ferait trois ou quatre voyages par année ou par mois. Combien d'années d'apprentissage avez-vous fait, vous personnellement, avant d'être reçu pilote?

R Plus de cinq ans.

Q Combien d'années d'apprentissage à l'heure actuelle, au minimum, sont requises de la part des apprentis-pilotes actuels?

R D'après les nouveaux règlements, Votre Seigneurie, un minimum de trois ans.



Q Lorsque vous faites des voyages dans la circonscription, je comprends que vous demeurez sur le pont constamment?

R C'est exact.

Q D'après votre expérience, est-ce que les capitaines de navires demeurent sur le pont constamment?

R Très rarement.

LE PRESIDENT:
Je comprends que l'hypothèse de Me Mason, c'est que le capitaine restait sur le pont constamment.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je comprends, par ailleurs, Votre Seigneurie, que ça ne se produit pas.

LE PRESIDENT:
Mais dans l'hypothèse de monsieur Mason, il faudrait qu'il se qualifie, et en fait, il ne ferait qu'une circonscription à la fois, je suppose.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
A ce moment-là, Votre Seigneurie, vous faites face à l'autre problème, c'est: combien de temps va-t-il le faire, en restant sur le pont conti-

nuellement, comme le font les pilotes.

Q Lorsque vous passez l'examen pour devenir pilote, je crois comprendre que vous avez déjà fini votre apprentissage, n'est-ce pas?

R Ceci est exact.

Q Est-ce qu'en vertu du système actuel, vous avez des examens à passer durant votre apprentissage même?

R Pas dans le temps où j'ai fait mon apprentissage, mais le règlement actuel demande un examen annuel des apprentis.

Q Et d'après vous, les longues années d'apprentissage avec un grand nombre de voyages à accomplir dans la circonscription sont aussi importants ou plus importants lui-même?

R Franchement, j'ai manqué la première partie de votre question.

Q Est-ce que les années d'apprentissage avec les fréquents voyages dans la circonscription sont aussi ou même plusimportants que l'examen lui-même qui doit être passé?

R La pratique du pilotage est certainement plus importante que l'examen lui-même.

Q Alors, selon vous, au-delà même de l'examen, c'est l'entraînement coutumier qui est accompli durant l'apprentissage qui compte le plus?

R Je dirais que c'est ce qui fait un bon pilote.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

TRANSQUESTIONNE en anglais par Me Mason.

Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:
Qu'il plaise à Votre Seigneurie, en rapport avec la perte de licence pour laps de temps, le témoin, je crois, avait sans doute dans l'esprit l'article 336 de la Loi de la Marine Marchande qui stipule que tout pilote qui ne travaille pas comme pilote durant une période de deux années perd sa licence, mais que le ministère peut émettre de nouveau cette licence.

Maintenant, Votre Seigneurie, je suis avisé que certains pilotes qui sont présentement dans l'auditoire désirent poser quelques questions au capitaine Dussault.

LE PRESIDENT:
Très bien, d'ailleurs, je dois dire que toute personne qui est dans l'auditoire peut toujours poser des questions, et la façon normale, c'est d'attendre que les procureurs aient épuisé leurs questions, parce que vous avez quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent qu'ils vont les poser.

A la fin, s'il y a quelque chose

additionnel, vous n'avez qu'à demander la parole et elle vous sera donnée alors parla Cour.

ADVENANT 5:15 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: ~~60~~ 65F

DATE:

September 17, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de laFédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de laCorporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 60 - Page 2,477 à 2,598

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 17 SEPTEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



I N D E X

SEANCE DU 17 SEPTEMBRE 1963


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire

Le dix-septième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois:

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, j'aimerais déposer à nouveau la pièce 636 telle qu'amedée, en vue de rendre complète la liste des membres du conseil d'administration de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

J'ai moi-même ajouté sur cette liste cinq noms qui étaient les officiers provisoires pour 1959.

La liste pour 1960, 1961 et 1962 est correcte, telle que déposée par mon confrère monsieur Brisset.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Alors, cette liste amendée sera annexée à la liste déjà produite, et sur la liste déjà produite, le secrétaire indiquera "liste amendée", pour indiquer qu'elle est remplacée par une autre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'aimerais aussi déposer une copie certifiée par le secrétaire de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval de l'acte d'association de l'Union des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et au-dessous; il s'agit de l'acte de 1924, dont l'original avait déjà été déposé devant cetteCommission, et au sujet duquel mon confrère monsieur Jacques a en vain essayer de faire un photostat à son bureau.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je m'objecte au mot "en vain".

LE PRESIDENT:
Ce sont les résultats qui comptent.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Alors, le texte en est dactylographié et certifié par monsieur Ménard, - pièce 592 A.

Capitaine GASTON ROUSSEAU, 44 ans, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

LE PRESIDENT:
Juste un mot au sujet de la procédure: Si quelqu'un a des questions à poser, comme le capitaine Koenig ce matin, il peut le faire comme le capitaine Koenig l'a fait, mais je pourrais suggérer aussi ceci: Il pourrait en aider plusieurs de faire poser la question par le procureur de la Commission. Alors, vous pouvez communiquer avec le procureur de la Commission qui verra à poser ces questions, et si vous voulez poser vous-même les questions, vous serez les bienvenus.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
D'ailleurs, en tant qu'avocat des pilotes de la Corporation de Québec, je suis sûr que mon confrère monsieur Langlois de même, en tant qu'avocat du Canadian Merchant Service Guild est

aussi à la disposition des pilotes qui voudraient voir des questions posées à un témoin dans la boîte.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Certainement, Votre Seigneurie.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Et moi de même également, monsieur Lalonde.

LE PRESIDENT:
Je crois d'ailleurs que la plupart des pilotes étaient au courant, parce que j'ai cru voir plusieurs papiers arrivés aux procureurs.

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Rousseau, pourriez-vous nous donner les certificats maritimes dont vous êtes détenteur?

R Pour vous donner un aperçu de ma carrière, j'ai commencé - je me suis enrôlé dans la marine Royale Canadienne au printemps de mil neuf cent trente-six (1936).

J'ai servi sur différents navires, des contre-torpilleurs, tels que le Skeena, le Saguenay


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

et le St-Laurent, comme mousse en premier lieu, et ensuite comme marin.

En fin de 1938, je me suis engagé dans la marine marchande et j'ai servi dans la marine marchande jusqu'à temps que je sois pilote, soit en 1952.

J'ai obtenu mon premier brevet de deuxième maître long cours en 1940, et j'ai servi sur l'Atlantique tout spécialement de l'autre côté, dans les convois, jusqu'en 1943.

En 1943, sur l'avis d'un médecin qui m'a dit d'aller travailler où il y avait moins de convois, à cause de mes yeux qui faiblissaient, je me suis engagé sur la côte du Pacifique, et j'ai servi jusqu'en 1946.

En 1946, j'obtenais mon brevet de capitaine au long cours, et j'ai servi, de 1947 à 1952 comme commandant sur des navires roturiers, jusqu'à temps que je passe mon brevet de pilote au printemps de 1952.

Q Sur quel type de navire avez-vous servi durant la dernière période que vous avez mentionnée, de 1947 à 1952?

R C'étaient des navires au long cours, des cargos, des navires à peu près du type barque, de dix mille tonnes, à peu près, "draft"...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q "Dead weight"?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R "Dead weight".

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans quelle partie du globe avez-vous navigué, dans votre vie comme marin?

R Bien, j'ai navigué au long cours pendant tout près de seize ans, je crois, et j'ai navigué à peu près dans toutes les parties du monde.

Q Et durant la période de guerre, vous avez fait du service, je crois, dans le Pacifique comme dans l'Atlantique, n'est-ce pas?

R Oui, j'ai servi des deux côtés.

Q Est-ce que vous avez reçu des décorations militaires au cours de ce service?

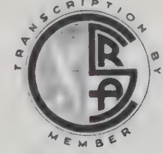
R Je ne vois pas qu'il soit nécessaire ici de dire si j'ai reçu quelques médailles que ce soit.

Q Vous êtes sous serment, vous devez le noter?

R J'ai reçu la médaille qui s'appelait...

LE PRESIDENT:
Ou peut-être que l'avocat des pilotes est au courant, alors vous pourriez les nommer et demander si c'est bien ça.

R Je les sais, Votre Seigneurie; j'ai reçu la médaille de 1939 à 1945, ce qui s'appelait L'Etoile, Star.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Atlantic Star?

R J'ai reçu ensuite l'Atlantic Star qui était une autre médaille; j'ai reçu le Pacific Star; j'ai reçu aussi ce qu'on appelle le War Medal de 1939 à 1945, et puis en 1943, la Hollande Libre, le gouvernement en exil m'a aussi décerné le Silver Fleet Award.

Je crois que ce n'est pas nécessaire d'avoir toutes ces médailles-là d'ailleurs pour faire un bon pilote.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

J'en ai autant que vous et je ne suis pas un bon pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q En quelle année êtes-vous entré dans le pilotage?

R Je suis entré dans le pilotage comme apprenti - on m'a appelé en 1946, je crois, et la première année, je n'ai pas pu me rapporter vu que j'avais reçu cette lettre en Nouvelle-Zélande, et je me suis rapporté l'année d'après.

Q Durant combien d'années avez-vous prolongé votre apprentissage?

R Six ans, je crois.

Q En quelle année avez-vous été reçu


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilote?

R Au printemps de 1952.

Q Etiez-vous rémunéré durant votre période de pilotage?

R Durant cette période, nous avons reçu, oui, nous recevions de différentes compagnies la somme de six dollars ($6.00) par voyage.

Par ailleurs, il y avait des compagnies qui ne rénuméraient pas les apprentis.

Q Est-ce que vous faisiez des voyages avec ces compagnies-là?

R Oui, j'ai fait des voyages avec ces compagnies-là, parce que j'ai fait mon apprentissage pendant des périodes de vacances ou des périodes de congé que les compagnies maritimes m'accordaient.

Q Combien de voyages minimum étaient requis par année durant cette période?

R Durant ce temps-là, nous avions à faire 40 voyages par année - c'est ça, 40 voyages par année pour une période de six ans.

Q Est-ce que vous avez eu une expérience, avant d'être pilote, dans le domaine de la navigation côtière, en plus de l'expérience au long cours?

R La seule expérience que j'ai eue dans la navigation côtière, c'est que le navire sur lequel j'étais en 1951, au printemps de 1951, a été affrété pour charroyer le titanium entre Havre St-Pierre et Sorel; cette année-là, ce fut ma première expérience sur la côte, et si je me rappelle bien, j'ai fait 34


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

voyages entre Havre St-Pierre et Sorel.

Q Preniez-vous un pilote à bord, à l'époque?

R Est-ce que vous voulez dire: De Québec à Montréal? Je prenais un pilote de Pointe-au-Père à Québec, et de Québec à Sorel.

Q Je comprends que lorsque vous avez été admis pilote, vous avez commencé tout d'abord comme pilote de tour?

R Oui, c'est exact.

Q Pilote ordinaire?

R Oui, c'est exact; la première année ou les deux années, j'ai été pilote de tour; ensuite, vu que j'étais quelque peu connu à Montréal par des compagnies maritimes, une compagnie m'a offert de travailler pour eux. C'était la North American Shipping Company.

Q Vous voulez dire que vous avez été demandé comme pilote spécial, à ce moment-là?

R J'ai été demandé pour travailler pour eux autres comme pilote spécial.

Cette compagnie a cessé de fonctionner, je crois, et j'ai travaillé un an pour la Saguenay Terminals, Saguenay Shipping, et les dernières années, j'étais pour Montreal Shipping Company, comme pilote spécial.

Q Avez-vous été pilote spécial continuellement depuis 1953 jusqu'à l'abolition des pilotes spéciaux, en 1953 ou 1954?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Ah, il a dû y avoir une période où je suis retourné comme pilote de tour; peut-être un an, je ne sais pas, je ne me souviens pas.

Q Mais vous étiez pilote spécial au moment de l'abolition du régime des pilotes spéciaux?

R C'est exact, oui, pour Montreal Shipping Company.

Q Les règlements de pilotage de la circonscription déclarent que les pilotes sont divisés en diverses classes: A, B et C. Dans quelle classe êtes-vous, vous-même?

R Je suis dans la classe B.

Q Dans la classe B, qui vous permet de piloter des navires jusqu'à quel tonnage?

R Tout navire jusqu'à dix mille tonnes.

Q Net?

R Oui, dix mille tonnes net, oui, à partir de dix mille tonnes net et plus, ces navires sont assignés à la classe A.

Q Et depuis votre admission comme pilote dans la circonscription de Québec, est-ce que vous avez rempli les fonctions d'administrateur de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Vous avez dit: depuis que...

Q Depuis que vous avez été admis comme pilote?

R .....

Q Depuis 1952?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R J'ai été administrateur de l'Association, oui, pendant une année, c'était aux environs de 1955 ou de 1956, je crois.

Q Est-ce qu'il ne serait pas plus juste que ce serait 1953?

R Peut-être.

Q Vous ne vous rappelez pas précisément?

R Non. Je me souviens que c'était monsieur Lactance Lachance qui est maintenant à sa pension, qui était président dans ce temps-là.

Q Vous vous étiez porté candidat, à l'époque?

R Oui, je m'étais porté candidat.

Q C'était une élection contestée?

R C'était une élection contestée, oui.

Q Vous avez été élu, et à la fin de l'année, est-ce que vous avez été battu, j'imagine?

R Oui, j'ai été battu.

Q Vous ne vous êtes pas retiré volontairement?

R Non, je me suis représenté, et on m'a battu.

Q Est-ce que vous avez recommencé votre carrière politique un peu plus tard?

R Bien, si vous voulez, j'ai recommencé, je me suis présenté à l'élection générale de 1960, et j'ai été élu administrateur de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval en 1960, oui.

Dans ce temps-là, les administrateurs


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



choisissaient parmi les directeurs du temps un président, et on m'a élu par après président de l'Association.

Q Vous voulez dire: Immédiatement après votre élection en 1960?

R Oui, c'est ça.

Q A la première assemblée des directeurs?

R A la première assemblée.

Q On vous a élu président?

R C'est ça.

Q C'était la règle du temps, de l'Association, que les directeurs choisissaient leur président, le président de l'Association?

R Oui, la nomination se formait parmi les directeurs.

Q Est-ce qu'à cette époque, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent existait?

R A cette époque-là, non, la Corporation des Pilotes du St-Laurent...

Q Du Bas St-Laurent?

R ... du Bas St-Laurent a été instituée le huit (8) mai mil neuf cent soixante (1960), c'est-à-dire que le Secrétaire d'Etat nous a émis notre charte le 8 mai mil neuf cent soixante (1960).

Q Au moment où vous avez étéélu président - administrateur de l'Association, en mil neuf cent soixante (1960), par l'assemblée générale annuelle, est-ce que vous étiez en même temps élu administrateur de la Corporation du Fonds de Pension, de la Corporation chargée d'administrer le fonds de pension?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, c'est exact. Il y avait eu aussi une élection à cet égard, et j'ai été élu administrateur, et par la suite président de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que c'était deux élections différentes?
R Oui Votre Seigneurie.
Q Et est-ce que de coutume c'étaient toujours les mêmes administrateurs pour l'une et pour l'autre?
R Oui, de coutume, ça se faisait.
Q Est-ce qu'il arrivait parfois que tel n'était pas le cas?
R Ce n'est pas arrivé, à ma mémoire.

Maintenant, j'aimerais ici préciser que le conseil d'administration de la Corporation des Pilotes du St-Laurent...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Du Bas St-Laurent?
R De la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, oui, a sept administrateurs, alors , il y en a toujours un qui est en dehors du conseil d'administration de la Corporation pour le Fonds de Pension.

LE PRESIDENT:

Q Qui est limité à six?
R Qui est limité à six, oui, par une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



vieille loi de 1960, sous laquelle nous sommes encore régis.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et depuis 1960, est-ce que vous êtes constamment demeuré administrateur de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous, c'est-à-dire de la Corporation du Fonds de Pension et de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Oui, c'est exact.

Q Est-ce que vous êtes sujet à ré-élection annuelle?

R C'est-à-dire que ma ré-élection n'a pas été contestée.

Q Mais à chaque année, vous avez été ré-élu par l'assemblée générale annuelle?

R C'est ça.

Q Et est-ce que vous êtes président de ces trois organismes depuis 1960?

R Oui, mais c'est-à-dire que la première année, j'étais président provisoire de la Corporation, parce qu'elle n'était pas formée, et puis ça fait maintenant trois ans que je suis président de la Corporation, et c'est mon dernier terme.

Q Votre dernier mandat comme président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est ça, toujours de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



LE PRESIDENT:

Q Vous dites que c'est votre dernier terme, parce qu'il y a une limite?

R Nos règlements stipulent qu'un président ne peut pas être élu plus que trois ans consécutifs.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous êtes président de ces organismes à l'heure actuelle. Est-ce que vous siégez sur d'autres conseils d'administration ou d'autres comités que les conseils d'administration de ces trois organismes?

R Oui, je suis aussi membre du conseil d'administration de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Je suis membre du comité de Régie, chez-nous, de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent; je suis membre du jury d'examen, toujours de notre circonscription; je suis membre de tout autre comité qui est formé en cours de l'année pour étudier différents problèmes, sauf que je ne suis pas membre du comité de candidature qui est formé à l'automne, en ce qui regarde les élections.

Q Et est-ce que vous siégez régulièrement sur ces différents comités, ou s'il y a des comités sur lesquels - des comités mis sur pied par votre Corporation, sur lesquels vous ne siégez pas?

R C'est-à-dire que la première année, en 1960, j'ai siégé sur tous les comités qui ont été formés.



En 1961 et 1962, et cet hiver, je n'ai pas siégé sous les sous-comités, si vous voulez, qui ont été formés, comme le comité qui a été formé pour étudier le dispatching, ces choses-là, puisque ces comités, de toute façon, font rapport au conseil d'administration avant d'être adoptés.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

LE TEMOIN:
Votre Seigneurie, j'aimerais faire une correction ici: On m'informe que j'ai donné mon âge comme étant 34 ans...

LE PRESIDENT:
J'ai: 44, ici.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Rousseau, j'aimerais attirer votre attention sur les paragraphes 305, 306, 307 et 308, à la page 127 et à la page 128 du mémoire présenté par la Fédération des Pilotes du St-Laurent à la Commission Royale sur le Pilotage Maritime. Est-ce que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance de ces paragraphes?

R Oui maître.

Q Et en autant que vous le sachiez, est-ce que ces paragraphes décrivent correctement la situation dans votre circonscription quant aux organisa-



tions professionnelles des pilotes?

R C'est exact.

Q Votre Seigneurie, je m'aperçois que le mémoire n'a pas encore été déposé officiellement dans ce sens qu'il n'a pas de numéro de pièces.

Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de le déposer actuellement, étant donné que nous aurons l'occasion d'y référer dans plusieurs témoignages et que j'y ai déjà référé en fait - pièce 671.

J'aimerais déposer en même temps - j'aimerais tout d'abord rappeler que les règlements de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, y inclut l'acte d'association, ont été déjà déposés sous la pièce 592.

Je m'aperçois, Votre Seigneurie, que dans la pièce qui a été déposée étaient annexés les règlements pour les pensions de la Corporation des Pilotes de Québec, c'est-à-dire les règlements de la Corporation du Fonds de Pension, et ces règlements ont été amendés l'an dernier et ne sont plus en vigueur, et malgré tout, il y a eu une erreur du secrétaire, ici, qui a certifié ces règlements.

J'ai ici une copie de la pièce 592 sans les règlements qui sont hors - qui ne sont plus en vigueur, et je me demande s'il y a lieu de laisser dans le dossier ces vieux règlements.

On peut les laisser, mais il faut se



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

rappeler que ç'a un intérêt purement historique, à l'heure actuelle. Si vous désirez, je peux déposer par après les règlements actuels de la Corporation du Fonds de Pension.

LE PRESIDENT:
Vous allez laisser le vieil exhibit, et vous allez demander au secrétaire d'ajouter quelque chose dans l'exhibit pour indiquer que les règlements ne sont plus en vigueur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Merci.

LE PRESIDENT:
Demandez au secrétaire de la Corporation.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'aimerais déposer en outre, comme pièce 672, les règlements, c'est-à-dire une copie des lettres patentes d'incorporation et des règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, dûment certifiés par le secrétaire de la Corporation, ainsi qu'une copie des règlements concernant le fonds de pension, c'est-à-dire les règlements de la Corporation des Pilotes

pour le Havre de Québec et au-dessous.

LE PRESIDENT:
On est peut-être aussi bien de mettre deux cotes pour ça: Une pour les lettres patentes, et les règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ils sont intégrés dans le bulletin, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Alors, très bien. Une seule cote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
672.

Q Capitaine Rousseau, je vous demanderais de prendre la pièce 592, soit l'acte d'association, et les règlements de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval. D'après la pièce 592, je constate que vous avez été admis comme membre de l'Association le seize (16) avril mil neuf cent cinquante-deux (1952)?
R C'est exact.
Q Comment êtes-vous entré membre de l'Association? Est-ce que vous étiez apprenti à l'époque,

ou si vous aviez passé vos examens de pilote et aviez été admis comme pilote?

R Non, on m'a fait signer - on m'a demandé de signer l'acte d'association seulement après que mon brevet de pilote - que j'ai obtenu mon brevet de pilote.

Q Est-ce que vous avez eu quelque forme de coercition, menaces ou pressions exercées sur vous pour vous faire signer cet acte d'association?

R De la part des administrateurs ou des pilotes, aucune, de personne.

Q Est-ce que vous avez régulièrement assisté aux assemblées annuelles de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Depuis que je suis pilote, je n'ai pas manqué à une de ces assemblées.

Q J'aimerais attirer votre attention sur l'article 23 des règlements rapportés à la page 8 de la pièce 592. Je constate que d'après cet article, on doit procéder à l'élection de six directeurs, à l'assemblée annuelle. Pourriez-vous décrire quelle était la procédure d'élection qui a été suivie dans l'Association, au cours des diverses assemblées auxquelles vous avez assisté?

R La procédure d'élection dans ce temps-là se faisait approximativement comme ceci: Quand on arrivait sur l'ordre du jour à l'élection, le secrétaire mettait debout un tableau noir, et les gens qui voulaient se présenter comme directeurs donnaient leurs noms à



quelqu'un qui les écrivait sur le tableau, comme ça, et puis on pouvait avoir dix, douze ou quinze noms; tous ceux qui désiraient mettre leurs noms là, quelqu'un les écrivait, c'est tout.

Ca, c'était la situation; ensuite, l'élection se faisait par bulletin.

Q Bulletin secret, oui. Il y avait, si je me souviens bien, un président d'élection nommé, et des scrutateurs.

Q Est-ce qu'il y avait quelques formes- quelques comités de mise en candidature au préalable, ou une procédure analogue?

R Non, aucune forme de mise en candidature, c'est-à-dire, c'est à la dernière minute, quand on arrivait à l'ordre du jour: élections, on procédait de cette façon-là que je viens de décrire.

Q Et c'est de cette façon-là que vous-même avez été élu directeur en mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, c'est exact.

Q C'est encore la pratique qui était suivie à l'époque?

R Oui.

Q La clause 22 de l'acte d'association, page 8, mentionne que le quorum sera le quart des membres en règle. Est-ce qu'aux assemblées auxquelles vous avez assistées, vous aviez toujours au moins le quart des membres qui assistaient?

R Je le crois. De toute façon, ceci



pourrait être vérifié dans le livre des minutes.

Q Mais vous n'avez jamais vu d'assemblée qui a dû être raportée à plus tard, pour cause d'absence de membres?

R .....

Q En autant que vous vous rappeliez?

R Je ne me souviens pas.

Q J'attire votre attention aussi sur la clause 6 de l'acte d'association, où on déclare que la société est formée pour une durée de 56 ans, à partir de la date de sa mise en force, le vingt et un (21) mai mil neuf cent vingt-quatre (1924) et devra par conséquent prendre fin le vingt et un (21) mai mil neuf cent quatre-vingt (1980), pour tous les membres, quelle que soit la date de leur entrée, ou le cas échéant jusqu'à la mise à la retraite, ou le décès de tous les membres, si cet évènement se produisait avant le terme fixé. Aucun membre de la société ne pourra se retirer avant l'assentiment de tous les membres signataires - pardon, sans l'assentiment de tous les membres signataires du présent acte, à moins de cesser absolument d'exerçer le pilotage.

Quand vous avez signé l'acte d'association, est-ce que cette clause-là était en vigueur?

R Oui, elle était en vigueur, et je crois qu'elle existe encore aujourd'hui, présentement.

Q Est-ce que vous étiez au courant, vous-même, de l'existence de cette clause?

R Bien, je le crois, oui.



Q Et en vertu de cette clause, aucun membre de la société ne pouvait se retirer sans l'assentiment de tous les autres membres?

R C'est exact.

Q Durant la période où vous avez été président de l'Association, est-ce que vous avez jamais eu des demandes de membres qui désiraient se retirer de l'association?

R Non, aucune demande.

Q Et est-ce que vous avez eu des plaintes de membres à l'effet qu'en définitive ils se trouvaient lier sûrement, pour la plupart, jusqu'à l'expiration de l'exercice du pilotage, en autant qu'eux-mêmes étaient concernés?

R Non, aucune plainte, ni verbale, je crois, ni par écrit, aucune plainte.

Q J'attire maintenant votre attention sur la clause 10 du règlement, page 5, le premier paragraphe en particulier qui se lit comme suit: "Tous les membres s'engagent à verser entre les mains du secrétaire-trésorier, tous les argents gagnés d'après le tarif. La division sera faite deux fois par mois, entre tous les membres signataires des présentes, après les dépenses d'administration déduites."

La clause 10, n'est-ce pas, établit un système de "pool" ou de fonds commun?

R Oui, un système de bourse commune, si vous voulez, un fonds commun, qui d'ailleurs, je crois, lui, date de quelque chose comme 1860, depuis la date de



la vieille corporation de 1960 - plus de cent ans.

Q Et cette technique de fonds commun, est-ce qu'elle a des justifications particulières en ce qui concerne l'exercice du pilotage, d'après vous, puisqu'elle semble avoir existé depuis plus de cent ans dans votre circonscription?

R Bien, si elle existe depuis cent ans et plus, c'est qu'il doit certainement y avoir des avantages; et c'est ce système, d'ailleurs, je crois, qui est reconnu dans toutes les circonscriptions de pilotage à peu près au monde entier, j'oserais dire.

Q Quels sont les principaux avantages du fonds commun?

R Les principaux avantages du fonds commun...

Q Est-ce qu'on ne pourrait pas dire que les pilotes pourraient, à peu près comme la majorité des autres professionnels ou des gens de métier qui sont sous - qui reçoivent soit un salaire déterminé, ou qui encore exercent leur profession directement à leur discrétion, sans avoir à se lier par fonds commun?

R Bien, c'est la nature de notre travail qui fait qu'il est presque nécessaire, je dirais, de mettre les argents gagnés dans un fonds commun.

D'ailleurs, je crois que la Commission s'est aperçue, cet été, lorsque la Commission a visité les ports du golfe, qu'il y avait un endroit où le fonds commun n'était pas reconnu, c'était à Gaspé, et vous avez vu là l'ancien système: Chacun pour soi, et où il y



avait du désaccord parmi les pilotes, même si tous étaient des cousins, des "roberts", ils ne s'entendent pas là-dessus; et nous, les pilotes ici, nous ne sommes pas tous des cousins.

LE PRESIDENT:

On peut dire qu'il y a même des professions où l'argent est comme ça mis dans un fonds commun; même au Barreau, il y a des bureaux où il y a des sociétés réelles; il y a certains avantages et certains désavantages.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Il y a quand même une caractéristique particulière dans le domaine du pilotage: C'est que tous les membres du Barreau ne sont pas dans le fonds commun encore. Mais cette caractéristique particulière que dans les circonscriptions de pilotage, la plupart au Canada, ou à tout le moins sur le St-Laurent, vous avez un phénomène de fonds commun dans lequel tous les membres se sont engagés à déposer dans un fonds commun.

LE PRESIDENT:

Je crois, je ne l'ai pas mentionné l'autre jour quand c'est venu, mais la



plus grosse différence, la grosse différence qui existe entre les autres professions comme le Barreau et autres professions libérales et le pilotage, c'est que le client peut choisir son avocat, et il ne peut pas choisir son pilote. C'est la différence qu'il y a.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On pourrait peut-être ajouter, Votre Seigneurie, que l'avocat peut aussi choisir son client un peu, alors que le pilote ne le peut pas.

LE PRESIDENT:
C'est ça. J'ai tenu à le dire, parce que très souvent, on fait des comparaisons avec les autres corporations professionnelles, et ici, il y a des barèmes complètement différents, des principes complètement différents.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Je constate aussi à la lecture de l'acte d'association que vous aviez un certain nombre de dispositifs concernant l'aide aux pilotes malades ou suspendus pour quelque raison que ce soit, et en particulier la clause 14 de l'acte d'association où on déclare que: "Dans tous les cas, excepté pour les cas de

boisson, où un pilote, membre de la Société, sera suspendu, interdit ou aura sa licence révoquée, ce pilote aura droit à une indemnité équivalente à 50% du salaire des pilotes, durant sept mois par année de mai à novembre inclusivement, chaque année, pendant deux ans, si sa suspension dure deux ans ou plus, ou pendant tout le temps de sa suspension, toujours de mai à novembre inclusivement, si elle dure moins que deux ans."

C'est une pratique qui était établie depuis longtemps, en autant que vous le sachiez?

R Oui, et cette pratique existe encore.

Q Est-ce que ça s'appliquait seulement au cas de suspension? Vous aviez aussi des dispositions, j'imagine, en cas de maladie, n'est-ce pas?

R Maladie, oui.

Q Je constate aussi, à la clause 21, que l'association doit tenir une assemblée générale annuelle le deuxième mercredi de janvier.

Et à la clause 24, on parles des pouvoirs des directeurs. Pourriez-vous élaborer quant à l'étendue des pouvoirs des directeurs, d'après votre expérience, et en vertu de la clause 24, en outre?

R Bien, la clause 24 donnait aux directeurs - déléguait, si vous voulez, aux directeurs, un contrôle presque complet des destinées de l'association pour une année complète. Et puis, ceci était sujet à ratification par l'assemblée suivante, l'assemblée générale suivante des membres.

[illegible]



Q Pour les fins de la Commission, est-ce qu'il serait utile, Votre Seigneurie, de lire la clause 24 de façon à ce qu'elle soit en anglais dans le dossier, ou si vous désirez en traduire le texte?

LE PRESIDENT:
Lisez-la donc.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
La clause 24 se lit comme suit:

"Pour l'exécution des présentes et pour tous les cas qui pourraient se présenter et qui ne sont pas prévus, dans les présentes conventions, ni par les règlements, les directeurs prendront les décisions qu'ils jugeront à propos, et tous les membres de la société s'engagent d'avance à approuver les décisions ainsi prises, sujettes à ratification par l'assemblée générale."

Q Monsieur Rousseau, à la lecture de cet acte d'association, je constate qu'on ne semble pas avoir inséré de dispositions concernant les officiers de l'Association. Est-ce qu'à votre connaissance il y a jamais eu de telles dispositions concernant par exemple un président, ses pouvoirs, un secrétaire, ses pouvoirs?
R Non, pas dans l'acte d'association, mais il y en a dans l'acte..... dans notre corporation



actuelle.

Q Mais à votre connaissance, limitez-vous à l'association, à votre connaissance, vous rappelez-vous jamais d'avoir vu de dispositions établissant des postes d'officiers et définissant leurs pouvoirs?

R ..... si vous me permettez, je vais lire un petit peu ce qu'on dit ici à l'article 26 que les directeurs, et je cite:

"Il sera aussi chargé de faire l'engagement d'un secrétaire-trésorier."

Alors, le secrétaire-trésorier, je crois que c'est un officier.

Q Mais l'acte d'association, nulle part ailleurs, ne prévoit de dispositions concernant les pouvoirs des officiers?

R Non, il n'y a pas d'officiers de prévus dans l'acte d'association, non, sauf le cas du secrétaire-trésorier qu'on mentionne à l'article 26.

Q Maintenant, cet acte d'association a été amendé. J'attire votre attention sur la clause 28 qui dit:

"Aucune partie des présentes conventions ne pourra être modifiée ni révoquée si ce n'est avec l'assentiment des deux tiers de tous les membres en règle."

R Oui, c'est ça. Si je comprends bien, lorsqu'on voulait, par exemple, faire changer quoi que ce soit, quelqu'un fourmulait ce qu'il voulait faire chan-

ger, il faisait signer les gars jusqu'à temps qu'il obtienne les deux tiers, et ensuite il présentait ça au bureau de direction.

Si quelqu'un avait la notion de faire quelque chose, et avec un peu de politique, il pouvait aller faire signer ses confrères, et le bureau de direction était lié par cette clause.

LE PRESIDENT:

Q Vous parlez de politique de la Corporation, je suppose?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Politique locale seulement?
R Oui, c'est bien entendu.
Q Est-ce qu'il était nécessaire que ce soit soumis à l'assemblée générale annuelle à quelque moment, ces amendements, d'après votre expérience?
R Je ne crois pas, je ne crois pas.
Q Est-ce que vous vous rappelez de cas particuliers où on aurait procédé comme ceci, à faire des requêtes amendant l'acte d'association, et des contre-requêtes amendant de nouveau l'acte d'association sur des mêmes sujets, par exemple, au cours d'une même année, peut-être?
R Je crois que..... je ne me souviens pas..... je sais qu'il y a eu dans ce temps-là de nombreuses requêtes au sujet de toutes sortes de choses, mais pour communiquer à la Commission une requête parti-



culière, là, c'est assez difficile pour moi de le faire aujourd'hui.

Q L'acte d'association prévoit à la clause..... contient une clause 30, et le dernier paragraphe de cette clause prévoit des cotisations au Canadian Merchant Service Guild. Je constate en outre qu'il y a un amendement d'annexé à cette clause 30, et qui débute par le texte suivant:

"Le dernier paragraphe de la clause 30, cotisations au Guild a été annulé le 23 novembre 1958," et je note un nouvel amendement en force le 29 janvier 1959 qui semble répéter substantiellement le même texte que celui qui était inséré antérieurement.

Il semblerait, d'après la pièce 592, qu'il y a eu un premier amendement et un nouvel amendement?

R Oui.

Q Est-ce que vous vous rappelez ce fait-là?

R Maintenant, je vous remercie de me rafraîchir la mémoire, dans ce cas-là, il y avait un membre, ou deux membres qui n'aimaient pas, ou qui n'avaient pas aimé la façon dont la Guild avait agi quand ils étaient officiers de navires; alors, on a décidé, par requête, de ne plus faire partie du Guild, et on avait réussi, je crois que c'était en 1959, à obtenir les deux tiers du groupement.

Q Bien, je pense que vous êtes mieux de

vous en tenir au texte officiel où on mentionne que ç'a été annulé le vingt-trois (23) novembre mil neuf cent cinquante-huit (1958)?

R Très bien, le vingt-trois (23) novembre mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q Alors, là, à votre connaissance, il y aurait eu une requête de signée par les trois quarts des membres?

R C'est ça.

Q Visant à annuler la cotisation?

R Oui, visant à annuler - à faire partie du Canadian Merchant Service Guild. Maintenant, si je me rappelle bien ...

Q Visant à faire partie - à se retirer ou à faire partie?

R A se retirer.

Q Et puis?

R Par la suite, le fameux bill S-3 a été présenté et c'est moi-même qui a fait une autre requête, je me suis promené à peu près chez tous les pilotes pour leur demander de bien vouloir signer cette requête afin que nous puissions faire partie encore du Guild, parce que c'était le seul organisme qui pouvait, dans ce temps-là, nous aider à faire front à ce fameux bill S-3.

Alors, si je me rappelle bien, j'ai ..... je suis venu à bout d'avoir l'assentiment des deux tiers, et nous sommes ré-entrés dans le Canadian Merchant Service Guild. Je crois que c'était ici....



"Nouvel amendement en force le vingt-neuf (29) janvier mil neuf cent cinquante-neuf (1959)," comme vous voyez, j'ai fait assez vite, nous avons procédé assez rapidement, cette fois-là.

Q Et alors, dans le cas où vous-même avez été actif dans l'obtention d'un nouvel amendement, est-ce que votre amendement avait été soumis à l'assemblée générale annuelle en tant que tel, ou si le simple fait que vous ayiez des signatures et que vous les déposiez à l'association suffisait?

R En déposant ma requête àl'Association, suffisait.

Q Ca suffisait?

R Oui.

Q Maintenant, tout le monde a constaté qu'en mil neuf cent soixante (1960), vous avez mis sur pied la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central...

R Pardon.

Q Excusez-moi - du Bas St-Laurent. Pourriez-vous nous dire comment - quels sont les évènements qui ont amené la création de cette Corporation, et la façon dont vous avez procédé pour en arriver à la création de cette Corporation?

R Bien...

Q Excusez-moi, je vois que vous avez des notes devant vous; est-ce que c'est des notes qui ont été préparées par vous-même?

R Ce sont des notes qui ont été préparées par moi-même et le secrétaire qui a préparé, par exemple,

une liste de différentes réunions et de comités que nous avons eus à cet égard.

Q Et ç'a été préparé avec le secrétaire?

R Moi-même et le secrétaire-trésorier, monsieur Ménard.

Q Est-ce que le témoin peut avoir la permission de se référer à ces notes-là, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:

Certainement.

LE TEMOIN:

R Je vous remercie. Alors, au printemps..... c'est-à-dire, à l'assemblée générale annuelle de mil neuf cent soixante (1960), le président de l'Association d'alors, monsieur ... est-ce que je peux mentionner des noms?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Oui, certainement.

R Monsieur Roland Barras disait dans son rapport du président quenous devions faire une étude complète des règlements de l'Association, et en faire une refonte si nécessaire.

Si je me rappelle bien, j'ai moi-même, comme membre de cette association, proposé ou secondé que nos règlements - que ces règlements soient étudiés.

Nous sommes entrés en fonctions, c'est-



à-dire que j'ai été élu, et les autres administrateurs ont été élus à cette assemblée, et après ça, après...

Q Quel mois était-ce?

R C'était le deuxième mercredi de janvier.

Q Mil neuf cent soixante (1960)?

R Le printemps de mil neuf cent soixante (1960), oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour laCommission:
Qu'il plaise à la Commission, puisqu'on réfère à des rapports d'assemblée, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu que le témoin se réfère au livre des minutes de l'Association, si elles ont existées, et aux rapports des assemblées, s'ils ont été faits.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, il existe un livre des minutes complet, et le livre des minutes sera déposé dès aujourd'hui entre les mains du procureur de la Commission, et je compte produire des certificats dûment signés par le secrétaire-trésorier d'extraits de ces assemblées quant à tel ou tel des assemblées auxquelles le témoin réfèrera.



LE PRESIDENT:

Pour ne pas rallonger inutilement la séance, procédez comme vous avez fait actuellement, et vous verrez plus tard à ce que les pièces soient produites.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent:

Exactement. Etant donné que le témoin réfère à des choses qui sont dans le livre des minutes et à d'autres qui ne sont pas dans le livre des minutes, j'ai cru préférable de le laisser procéder, quitte à produire ensuite des extraits, après avoir pris ces déclarations.

LE TEMOIN:

R Je puis procéder.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Oui, s'il vous plaît.

R Ce que nous avons fait, nous avons décidé de former un comité pour faire une première étude des règlements de l'Association.

Nous avons demandé par écrit à l'ancien président, monsieur Barras, de bien vouloir siéger et nous aider, ainsi qu'à plusieurs autres pilotes.



Nous avons choisi - nous avons essayé de choisir parmi les plus âgés, les pilotes d'âge moyen et des pilotes assez jeunes.....

Q Je vous montre un extrait certifié du procès-verbal de l'assemblée du conseil d'administration de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, du quinze (15) janvier mil neuf cent soixante (1960). Pourriez-vous me dire si vous avez pris connaissance de cet extrait des minutes?

R Oui. Je m'excuse, j'ai fait une erreur ici, ce n'est pas moi qui a ni proposé ni secondé la formation de ce comité.

Mais de toute façon, nous avons demandé à monsieur Roland Barras et puis à six autres membres de faire partie de ce comité.

Q Puis-je déposer ceci, cet extrait comme pièce 673.

LE PRESIDENT:
Extrait des minutes d'assemblées.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Extrait du procès-verbal du conseil d'administration de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, tenu le quinze (15) janvier mil neuf cent soixante (1960).

R Par la suite, nous avons écrit à



tous les membres de l'Association leur donnant un aperçu de ce que nous avions fait, leur donnant le nom des pilotes qui étaient sur le comité, et leur demandant de bien vouloir nous faire les suggestions nécessaires afin de mener notre étude à bonnes fins.

Q Je vous montre ici une lettre adressée par monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier, aux membres de l'Association, une en date du vingt-cinq (25) janvier mil neuf cent soixante (1960) - à ce que cette lettre est conforme à celle qui a été envoyée aux membres à cette époque.

R Oui, c'est bien ça.

Q Je constate que les membres - je désire produire cette pièce comme pièce 674, lettre de monsieur Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier de l'Association, aux membres de l'Association concernant un comité visant à étudier et reviser les règlements de l'Association.

LE PRESIDENT:
Quelle date?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le vingt-cinq (25) janvier mil neuf cent soixante (1960).

Q Je constate que d'après cette lettre,

les membres du comité étaient les suivants, monsieur Rousseau: Messieurs Jean-Paul Blouin, Paul-Emile Cloutier, J. Augustin Dionne, Yves Gosselin, Roger Grégoire, Edgar Morin, et on ajoutait "monsieur André Bédard en est le directeur responsable."

"Comme le bureau - et je cite - comme le bureau désire avoir l'assentiment de tous les membres, il vous demande de bien vouloir coopérer avec ce comité. Toute suggestion de votre part pour amender les règlements serait bienvenue et mise à l'étude."

Pourriez-vous me dire si les pilotes mentionnés sur cette lettre sont des pilotes choisis parmi les plus jeunes ou parmi un groupe particulier, et s'ils représentent une distribution équitable entre les pilotes?

R Bien, nous avions écrit aussi à un autre pilote qui était plus âgé que les pilotes mentionnés dans notre lettre, mais celui-ci, à part monsieur Barras, avait refusé de siéger sur le comité.

Q Quel était ce pilote?

R Si je me souviens bien, c'était monsieur Bernier, monsieur Jean Bernier.

Q Et parmi les pilotes qui apparaissent sur cette liste, est-ce qu'il y a quand même des pilotes qu'on pourrait classer parmi les plus âgés dans votre groupe, et parmi les plus jeunes?

R Oui,il y en a trois ici qui étaient certainement dans ..... pas les plus âgés, mais de moyen



âge, Jean-Claude Blouin, Paul-Emile Cloutier et J. Augustin Dionne.

Q Vous voulez dire des pilotes d'âge moyen, non pas des pilotes du moyen-âge?

R C'est ça.

Q Quelle expérience avaient ces trois pilotes, approximativement, dans le pilotage?

R Ah, une assez longue expérience; monsieur Augustin Dionne avait déjà fait partie du bureau de direction; Paul-Emile Cloutier aussi. Le troisième, je ne me souviens plus..... Jean-Paul Cloutier, je ne crois pas.

Q Mais est-ce qu'il avait une longue expérience du pilotage quand même? C'est ma question.

R Oui.

Q Combien d'années avaient-ils piloté, les plus âgés parmi eux?

R ....

Q Approximativement?

R Une dizaine d'années, je crois, dix à quinze ans, peut-être.

Q Et qu'est-ce qui s'est produit après la formation de ce comité?

R Bien, le comité a siégé plusieurs fois, a revisé cet acte d'association, ils ont fait les suggestions, ils ont préparé tout ceci, et un premier projet, si vous voulez - pendant ce temps-là, nous avions communiqué avec notre conseiller juridique d'alors pour lui faire part de notre intention, et puis celui-ci a

rencontré et le comité et le bureau de direction du temps, pour étudier ces recommandations.

Par la suite, nous avons eu de ce conseiller juridique une opinion légale à l'effet que serait-il mieux de se former..... de rester soit en association ou se former en corporation.

Q Je vous montre - est-ce que vous avez écrit aux membres après que le comité eut fait son travail pour faire rapport aux membres de l'état de la question à l'époque, concernant les amendements à l'Association?

R Bien, si je me souviens bien, nous avons tenu les membres au courant par bulletin, par lettre, et à développement.

Q Je vous montre ici un bulletin adressé par monsieur Wilfrid Ménard aux membres del'Association, je présume, en date du sept (7) mars mil neuf cent soixante (1960). Vous souvenez-vous qu'un tel bulletin ait été expédié?

R Oui, je m'en souviens fort bien; j'en connais le contenu.

Q Je vous montre un autre bulletin en date du onze (11) mars mil neuf cent soixante (1960), par la même personne, adressé aux membres de l'Association. Avez-vous pris connaissance de ce bulletin?

R Bien, j'en ai plus que pris connaissance, parce que tous les bulletins qui ont été faits chez-nous, depuis que je suis en fonctions comme président, c'est moi et le secrétaire-trésorier qui en avons

fait la rédaction.

Q Et je vous montre un autre bulletin du dix-huit (18) mars mil neuf cent soixante (1960); pourriez-vous l'identifier?

R Oui, c'est bien moi-même et le secrétaire-trésorier - d'ailleurs, mon nom apparaît en bas.

Q Et enfin, un bulletin du vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante (1960)?

R Oui, c'est bien ça.

Q Est-ce que je pourrais produire les quatre bulletins sus-mentionnés, en liasse, comme pièce 675: bulletin de l'Association des Pilotes Licenciés - pardon, bulletin adressé par le secrétaire-trésorier, monsieur Wilfrid Ménard, aux membres de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, concernant les amendements aux règlements de l'association, bulletin du sept (7) mars mil neuf cent soixante (1960) au vingt-trois (23) mars mil neuf cent soixante (1960)?

R .....

Q J'aimerais, pour les fins de la Commission, mentionner le paragraphe 3 du bulletin du sept (7) mars mil neuf cent soixante (1960), qui se lit comme suit:

"A l'assemblée générale, une résolution a été adoptée pour faire l'étude des règlements de l'Association et amener les modifications requises. Un comité fut formé pour étudier cette question; une

lettre circulaire fut envoyée à tous les membres leur demandant de faire parvenir leurs recommandations. Après avoir reçu les recommandations de deux membres seulement, messieurs Duchaîne et Latulippe, le comité s'est réuni à plusieurs reprises, a étudié les règlements et a fait des recommandations d'amendements. Ces recommandations furent expédiées à Me Paul-Gérin Lajoie qui étudia l'acte d'association et les règlements. Ce dernier vint à Québec et convoqua quelques membres du comité pour de plus amples informations et rédigea ensuite un projet qui fut présenté au bureau de direction. Ce projet fut étudié et amélioré lors d'une réunion du bureau de direction à laquelle Me Gérin Lajoie assistait. Me Gérin Lajoie rédige présentement le projet qui sera expédié et soumis aux membres. Il vous sera mallé le ou vers le quatorze (14) mars, Me Gérin Lajoie sera à Québec les dix-sept (17) et dix-huit (18) mars pour donner des explications et accepter les recommandations des membres."

Vous rappelez-vous que vous aviez reçu des observations seulement de deux pilotes, à l'époque?

R C'est exact.

Q Et vous référez, dans ce texte, à une assemblée qui aurait été tenue les dix-sept (17) et dix-huit (18) mars. Je constate par ailleurs que votre bulletin du onze (11) mars annule les bulletins du dix-sept (17) et dix-huit (18) mars.

R C'est que nous avons eu, je crois, un retard à préparer le troisième projet. Alors, nous



avons dû remettre les assemblées à un peu plus tard; je crois que vous avez les dates ici.

Q Et vous mentionnez ici que Me Gérin Lajoie ne pouvait assister parce qu'il représentait les pilotes devant le congrès américain, à l'époque?

R Oui, c'est bien.

Q Je constate en outre que par votre bulletin du dix-huit (18) mars mil neuf cent soixante (1960), vous déclarez, après une introduction concernant les activités du comité:

"Afin que chaque membre ait une plus grande opportunité de parler et de demander des explications, nous avons décidé de tenir deux réunions préliminaires auxquelles Me Paul-Gérin Lajoie sera présent. Nous vous aviserons de la date de l'assemblée générale spéciale. La première réunion préliminaire aura lieu le vingt-deux (22) mars à deux heures de l'après-midi, au bureau de l'Association, pour les membres dont le nom de famille commence par les lettres de A à G inclusivement. La deuxième réunion sera tenue le vingt-trois (23) mars à neuf heures et trente (9:30) de l'avant-midi, pour les autres membres. Le projet de règlement vous sera remis à ces réunions préliminaires qui sont de première importance. Nous comptons que vous serez présent."

Et vous ajoutez: "Vous constaterez en lisant ce projet qu'il comporte des changements assez radicaux. Nous vous demandons d'attendre qu'il vous soit



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

expliqué en assemblée avant d'approuver ou désapprouver tel ou tel article. Une propagande favorable ou défavorable au projet avant que chacun soit parfaitement au courant ne pourrait que nuire à tous et chacun."
Est-ce que vous aviez effectivement annoncé un projet à cet avis de convocation, puisque vous référez dans le bulletin à projet?

R Voici, il y a eu, non pas un projet, mais il y a eu ..... nous avons travaillé sur trois projets: Le premier projet, ç'a été le projet d'études, si vous voulez, qui a été étudié et par le comité et par le conseil d'administration, en compagnie du conseiller juridique.

De ce premier projet, nous avons fait des amendements, d'autres amendements et des recommandations, et de ceci est découlé le deuxième projet que j'ai ici, que nous avons ré-étudié mot à mot, et puis de ce deuxième projet est sorti le troisième projet que j'ai ici en ce moment.

C'est ce troisième projet qui a été présenté aux membres et étudié mot à mot, lors des assemblées préliminaires que j'ai mentionnées dans mon bulletin, - c'est-à-dire, ce n'était pas mon bulletin, mais notre bulletin, puisque j'écrivais pour le bureau de direction et moi-même.

Q Est-ce que le projet que vous décrivez ici, intitulé "projet 18 mars 1960, projet d'une Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, Corporation of



the Lower St. Lawrence Pilots était le texte qui a été envoyé aux membres, à l'époque?

R C'est ce dernier projet que les membres ont reçu.

Q En même temps que le bulletin que j'ai mentionné, du dix-huit (18) mars mil neuf cent soixante (1960)?

R ..... je ne peux pas me souvenir si nous leur avons expédié ça ou donné quand ils sont venus à l'assemblée préliminaire; je sais fort bien que ceux qui ne sont pas venus à l'assemblée préliminaire, nous leur avons fait parvenir par après, ce bulletin.

Q Ce projet?

R Le troisième projet, oui.

Q Je constate que le texte que vous me remettez comporte un certain nombre d'écriture à l'encre, en marge, et à divers endroits; est-ce que c'est vous qui avez écrit ces notes-là?

LE PRESIDENT:
Je crois que vous voulez produire ce document?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui.

LE PRESIDENT:
Est-ce qu'il est bien nécessaire qu'il soit produit?



Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
C'est un texte qui comporte une opinion juridique au début, concernant les avantages de l'incorporation et tous les différents aspects; il n'est pas particulièrement utile quant aux règlements mêmes qui ont été étudiés à l'époque. Je crois que l'opinion juridique qui a servi de base à l'établissement de la Corporation, serait utile.

LE PRESIDENT:
C'est parce que tout ce qui a pu se passer dans toutes ces assemblées-là, à moins que ce soit utile, ce serait simplement rallonger la preuve, peut-être inutilement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si vous voulez, Votre Seigneurie, je puis déposer le texte de l'opinion juridique même, et je puis, si vous le permettez, mettre à la disposition du conseiller juridique de laCommission le projet de règlement, s'il juge que c'est utile, il pourra le déposer lui-même.



LE PRESIDENT:

C'est très bien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Mais je pourrais détacher de ce document l'opinion légale et la déposer comme telle.

LE PRESIDENT:

C'est très bien. Alors, nous allons lui donner un numéro immédiatement: 676.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Quelle sera la description exacte?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Opinion juridique donnée par Me Paul-Gérin Lajoie à l'association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en aval, en date du dix-huit (18) mars mil neuf cent soixante (1960), concernant l'établissement éventuel d'une coporation de pilote dans la circonscription de Québec.

Q Est-ce que ces assemblées ont eu lieu - ces assemblées préliminaires?

R Oui, ces assemblées ont eu lieu,



comme je disais, dans notre bulletin; les pilotes se sont grandement intéressés.

Nous avons étudié ces règlements mot à mot, et avons demandé encore aux membres de faire les suggestions qu'ils croyaient ou qu'ils aimeraient faire, même à ce troisième projet, et puis je me souviens fort bien que lors de ces assemblées, j'ai fait mon possible pour demander aux plus âgés qui avaient de l'expérience de venir s'asseoir en avant. J'ai même demandé à monsieur Barras de bien vouloir s'asseoir tout près de moi.

Q Et de ces assemblées-là, est-ce qu'il y a eu des suggestions d'amendement qui ont été faites en assemblée?

R Oui, parce que je crois que le texte final qui est celui-ci n'est pas le même que le troisième projet; il y a eu des amendements d'apportés.

Q Et le bulletin du vingt-trois (23) mars, produit sous la cote 675, je note que vous avez convoqué une assemblée générale spéciale de tous les membres pour le vingt-neuf (29) mars, au foyer du Palais Montcalm.

R Oui.

Q Est-ce que cette assemblée-là a été effectivement tenue?

R Oui, c'est exact, l'assemblée a eu lieu au Palais Montcalm, encore une fois, si nous avons tenu cette assemblée au Palais Montcalm, c'est parce que le bureau chez-nous était trop petit pour recevoir tous les pilotes; il y avait un grand nombre de pilotes qui



ont assisté à ces assemblées, et encore là, nous avons étudié ces règlements mot à mot, à partir du premier article au dernier.

Q Est-ce que lors de cette assemblée, vous avez décidé de mettre sur pied la Corporation - est-ce qu'il y a eu un vote de pris?

R Non.

Q Est-ce qu'il y a eu des signatures de demandées?

R Après avoir expliqué le troisième projet, nous avons demandé aux membres que s'ils étaient intéressés à cette Corporation, de signer un acte d'adhésion, et seulement là, - et je répète: seulement à cette dernière assemblée avons-nous demandé aux membres de signer l'acte d'adhésion, et non pas à l'assemblée préliminaire. Ceci, afin de donner le temps à chaque pilote qui avait les règlements en main, de bien les étudier.

Q Et est-ce que vous avez demandé à chacun de signer sur place, à l'assemblée du vingt-neuf (29) mars, les demandes d'adhésion, lors de l'assemblée générale?

R A la dernière assemblée seulement, nous avons demandé aux membres de signer l'acte d'adhésion, oui.

Q Je vous exhibe deux documents: Un intitulé: "L'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, modification de l'acte de société," et l'autre: "Corporation des Pilotes du Bas

St-Laurent, demande d'adhésion." Est-ce que ce sont là les documents qui étaient remis aux membres pour fins de signature, s'ils voulaient se joindre à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Oui, c'est exact, chaque membre a reçu ces deux formules.

Q Vous dites que vous n'avez pas demandé aux membres présents de signer lors des assemblées préliminaires. Est-ce qu'il n'y a pas des membres qui étaient prêts, ou qui auraient été prêts à signer, à ce moment-là? Ou pourquoi avez-vous décidé d'attendre à l'assemblée générale spéciale?

R Aux assemblées préliminaires, oui, après avoir étudié les règlements, il y a des membres qui se sont montrés - qui étaient enthousiasmés, si vous voulez, et qui ont trouvé que c'était une très bonne idée. Ils ont même demandé de signer tout de suite, mais afin de donner à tous et chacun l'opportunité d'étudier les règlements qu'ils avaient en main, nous avons préféré attendre à la dernière grande assemblée qui a eu lieu, comme je mentionnais, au Palais Montcalm.

LE PRESIDENT:
Est-ce que vous produisez ces documents?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Oui, je vais les produire, l'un et l'autre, il s n'ont pas de date, mais



il s'agit de deux formules "miméographiées", l'une intitulée "Modification de l'acte de société de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval," et l'autre: "Demande d'adhésion, Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent."

Maintenant, Votre Seigneurie, il s'agit de deux documents fondamentaux dans l'agencement juridique de l'Association et de la Corporation, et des documents analogues s'appliquent aux autres corporations, qui seront étudiés éventuellement, et il y aurait peut-être lieu que ces documents soient lus dans le dossier, au complet, de façon à ce qu'on en ait une traduction immédiatement.

LE PRESIDENT:
Alors, voudriez-vous le faire? - dans les circonstances, nous allons canceller la cite 677.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le premier document est intitulé: "L'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval. Modification de l'acte de société



constituant l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval (ci-après appelée l'association), passé à Québec le 21 mai 1924, est, par les présentes modifié et amendé par l'addition des dispositions suivantes qui auront préséance sur toutes autres dispositions actuellement en vigueur dudit acte de société, et je déclare consentir à ces modifications et amendements, savoir:

1. Le règlement général No. 1 de la corporation constituée ou devant être constituée sous le nom de "Corporation des Pilotes du Bas-Saint-Laurent", ou sous tout autre nom qui pourra être déterminé par le Secrétaire d'Etat du Canada (ci-après appelée "la Corporation"), et tout autre règlement ou résolution, présent ou futur, de ladite Corporation, et toutes modificatipns d'iceux, deviennent dès maintenant ou deviendront automatiquement au fur et à mesure de leur adoption, des règlements et résolutions de l'Association, comme si le nom de celle-ci s'y trouvait substitué à celui de la Corporation, à moins d'une déclaration expresse au contraire.

2. Lesdits règlements et résolutions de la Corporation seront censés s'ajouter audit acte de société et aux règlements et résolutions de l'Association en aucun temps en vigueur et, en cas de conflit, lesdits règlements et résolutions de la Corporation auront pré-



séance et recevront leur plein et entier effet.

3. Tous les actes, faits et gestes juridiques, y compris toutes élections et nominations, de la Corporation seront censés être en même temps et automatiquement les actes faits et gestes juridiques, y compris les élections et nominations, de l'Association, à moins d'une déclaration expresse au contraire.

4. Tous les droits, privilèges et obligations de l'Association pourront être transportés à la Corporation par le bureau de direction de l'Association, en tout ou en partie, aux conditions et aux époques que ledit bureau pourra déterminer.

Fait 1960,
Signé ...
Lettres moulées ...
adresse ...
et Témoin. "

Le second document s'intitule: Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, demande d'adhésion.

Je, soussigné, membre de l'ASSOCIATION DES PILOTES LICENCIES POUR LE HAVRE DE QUEBEC ET EN AVAL, demande mon adhésion comme membre de la corporation qui sera constituée sous le nom de "CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT, ou sous tout autre nom qu'il plaira au Secrétaire d'Etat du Canada de donner, et je m'engage à me conformer aux règlements de ladite



corporation.

Je consens par les présentes à la révocation et l'annulation de l'acte de société constituant"l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval"; je consens à ce que les directeurs alors en exercice de "l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval" fassent tout ce qu'ils jugeront utile ou nécessaire à la dissolution de ladite association ou au transfert de tous ses plans, droits et privilèges à ladite corporation; et ladite association sera effectivement dissoute à compter du jour qui sera fixé en mon nom par les directeurs alors en exercice de "l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval", à la condition qu'au moins les deux-tiers de tous les membres alors en règle de l'association aient préalablement signé un document au même effet que celui-ci.

Fait et signé à...
le ...
signé...
lettres carrées...
adress et témoin. "

ADVENANT 1:05 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-septième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

CAPITAINE G. ROUSSEAU.

Examen-en-chef continué.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Capitaine Rousseau, à l'ajournement, j'avais donné lecture de deux documents qui étaient à la base de l'incorporation de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

R Pardon.

Q Pardon, du Bas St-Laurent, excusez-moi - et qui amendait en outre l'Association - les règlements de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Après cette assemblée générale spéciale qui avait été tenue, combien de membres ont signé les documents que j'ai mentionnés tout à l'heure, en vue d'amender l'acte de société, et de mettre sur pied la Corporation?

R Il y a eu cinquante-trois (53) membres



qui ont signé l'acte d'adhésion et l'acte de modification.

Q Combien de membres votre Corporation avait-elle à l'époque?

R Est-ce que vous me permettez de référer à mes notes, s'il vous plaît, Votre Seigneurie?

LE PRESIDENT:

Q Oui, certainement.

R Soixante-quatorze (74) membres, à cette époque.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ce qui faisait plus des deux tiers des membres de l'Association?

R C'est exact.

Q J'ai ici, Votre Seigneurie, un photostat, un extrait du livre des minutes de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, une assemblée du dix-sept (17) mai dix neuf cent soixante (1960), une assemblée spéciale du Bureau des Directeurs de l'Association, à laquelle on note qu'avant le neuf (9) mai mil neuf cent soixante, cinquante-trois (53) des soixante-quatorze (74) membres de l'Association avaient signé le document que j'ai lu ce matin, modifiant l'acte de société, et cette assemblée se termine par les deux paragraphes suivants:

"Comme cette modification de l'acte de société a reçu le consentement écrit de plus des deux tiers des membres de l'Association, elle est en vigueur et est applicable à compter de la date de la constitution de la Corporation des Pilotes

du Bas St-Laurent - Corporation of the Lower St.Lawrence Pilots, soit le neuf mai mil neuf cent soixante. Il est en conséquence proposé et unanimement résolu que le présent livre de procès-verbaux soit fermé jusqu'à nouvel ordre et qu'on se réfère désormais aux procès-verbaux de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent - Corporation of the Lower St.Lawrence Pilots, conformément aux dispositions de la modification ci-dessus. Et l'assemblée est levée."

Je vais demander au secrétaire de certifier ce photostat. On pourra le déposer sous la cote 677.

Alors, si je comprends bien, à partir de cette date de l'assemblée mentionnée, du dix-sept (17) mai mil neuf cent soixante, vous avez commencé à opérer surtout sur la base de laCorporation des Pilotes du St-Laurent Central...?

R Du Bas St-Laurent.

Q Pardon, du Bas St-Laurent. Espérons que je vais me corriger avant la fin de la journée. Et ce sont les règlements de la Corporation du Bas St-Laurent qui se sont appliqués comme amendements de l'acte de société à partir de cette date, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Et vous-même, votre Conseil d'Administration, si je comprends bien, a agi comme Conseil d'Administration provisoire ou de directeur provisoire de la Corporation des



Pilotes du Bas St-Laurent jusqu'à l'assemblée générale annuelle?

R Jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle, c'est-à-dire le deuxième mercredi de janvier mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Vous avez mentionné qu'au moment de la constitution de la Corporation, cinquante-trois (53) des soixante-quatorze (74) membres avaient signé les documents auxquels j'ai référé avant l'ajournement de ce matin. Combien de membres la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent a-t-elle à l'heure actuelle?

R Nous sommes, en ce moment, soixante-dix-sept (77) membres.

Q Pardon?

R Soixante-dix-sept (77) pilotes, je devrais dire, dont six (6) n'ont pas signé l'acte d'incorporation. Soixante-dix-sept (77) pilotes sont tous membres de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Et ce qui laisse soixante-onze (71) membres pour la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'il y a eu, en autant que vous le sachiez, des pressions, des menaces, quelques intimidations que ce soit pour forcer les membres, les pilotes de votre circonscription à se joindre à votre corporation?

R Pas que je sache. Je dirais..... non; ma réponse est celle-ci: aucune pression.

Q Par ailleurs, je constate que vous avez gardé en existence, si je ne m'abuse, l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, n'est-ce pas?

R Oui, oui.

Q Et le document intitulé "Demande d'adhésion" que j'ai lu ce matin autorisait la Corporation à abolir l'Association, pourvu que plus des deux tiers des membres de l'Association aient signé une telle demande d'adhésion. Je constate que vous avez plus des deux tiers des membres de l'Association qui ont signé ce document, mais vous n'avez pas exercé, semble-t-il, le pouvoir que vous aviez d'abolir l'Association. Pourriez-vous donner quelques explications à ce sujet?

R Bien, comme j'expliquais tout à l'heure, il y a six membres qui n'ont pas voulu se joindre à la Corporation, pour des raisons qui sont connues par ces gens-là.

En abolissant l'acte d'association, nous comprenons que ses confrères auraient perdu des droits, des privilèges, et nous avons cru bon, pour la bonne entente, de ne pas abolir cette Association.

Q Quels droits et privilèges ces six membres auraient-ils perdus si vous aviez aboli l'Association?

R Il auraient perdu le privilège, par exemple, de recevoir le secours-maladie ou le secours-suspension, qui est prévu dans nos règlements. Ils auraientaussi perdu le privilège du fonds commun, de la bourse commune, si vous voulez, et les avantages d'être , par exemple, dans des associations comme laFédération des Pilotes du St-Laurent, du Canadian Merchant Service Guild, et peut-être d'autres raisons que je n'ai pas à la mémoire en ce moment.

Q Est-ce que vous tenez annuellement une assemblée de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Oui.



Q En dépit de l'assemblée générale annuelle de la Corporation, vous tenez aussi une assemblée générale annuelle de l'Association des Pilotes du Bas St-Laurent?

R C'est exact. Nous envoyons à ces gens une lettre les avisant qu'il y aura une assemblée de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en aval, le deuxième mercredi de janvier, à l'heure qui est indiquée sur l'ordre du jour.

Q Cet avis, est-ce qu'il est envoyé à tous les membres de l'Association?

R Oui, certainement, à tous les membres.

Q Et est-ce que vous avez un ordre du jour prévu à cette assemblée de l'Association?

R Oui, il ya un ordre du jour, comme nous avons un ordre du jour pour l'Assemblée de la Corporation.

Q En autant que vous vous rappelez, depuis que la Corporation a été créée, est-ce que des membres de l'Association se sont rendus à l'assemblée de l'Association même?

R A l'assemblée de l'Association, c'est-à-dire qu'il y a un membrede l'Association qui s'est rendu, plutôt, à une assemblée de la Corporation.

Q Mais, ma question est: est-ce que des membres de l'Association, y compris celui que vous avez mentionné, se sont rendus, et qui ne sont pas membres de la Corporation, - vous me comprenez - parmi les six qui ne sont pas membres de la Corporation, est-ce qu'ils se sont rendus - quelques-uns de ceux-là se sont rendus aux assemblées générales annuelles convoquées depuis mil neuf cent soixante?

R Je ne crois pas, sauf le membre que je vous ai mentionné; peut-être était-il là quand l'assemblée de

l'Association a été ouverte, là, je ne me souviens pas.

Q Vous ne vous souvenez pas quant à ce cas-là?

R Non.

Q On a mentionné - un témoin, monsieur Koenig, a mentionné le fait - a allégué, excusez-moi, a allégué que des documents-brouillons auraient été remis aux membres convoqués à l'assemblée générale spéciale, ou aux assemblées préliminaires, avec l'entente qu'un document officiel serait signé plus tard, en vue d'adhésion à la Corporation, ou de la modification de l'acte de société. Est-ce qu'une telle allégation aurait jamais été faite, en autantque vous le sachiez, aux membres de l'Association, soit en assemblée ou autrement?

R Je crois que monsieur Koenig fait erreur quand il a allégué cette chose-là; ce sont les deux documents que nous avons présentés aux membres, que j'ai ici en ce moment, qui a été déposé d'ailleurs à la Commission, et jamais...

Q Pardon, qui ont été lus devant la Commission?

R Qui ont été lus, oui, excusez - et jamais nous n'avons fait mention d'autres documents à être signés par après.

Q Et vous étiez présent à toutes ces assemblées-là personnellement?

R Les assemblées...?

Q Préliminaires à l'assemblée générale spéciale?

R Certainement, c'est moi qui présidait à ces assemblées.



Q Est-ce que lors de ces assemblées, on a clairement laissé entendre aux personnes présentes que les documents qu'ils signaient étaient les documents appropriés, définitifs, quant à l'objet des assemblées?

R Bien, vous avez dit: à ces assemblées - c'est-à-dire que nous avons fait signer ces documents seulement à la dernière assemblée, à la grande assemblée des membres; aux deux assemblées préliminaires, il n'a pas été question de faire signer les membres pour entrer - pour faire partie de la Corporation.

Q Mais alors, à la dernière assemblée générale spéciale, est-ce qu'on a clairement laissé entendre aux membres présents que les documents qu'ils signaient étaient les documents, si vous voulez, définitifs, appropriés sur le sujet?

R .....

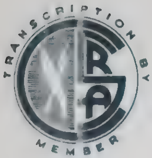
Q Est-ce qu'il y avait quoi que ce soit...

R Non, je crois que le conseiller juridique que nous avions dans ce temps-là nous a très bien conseillés, et c'est lui qui a expliqué aux membres - c'est lui-même qui a expliqué aux membres ce qu'ils devaient signer, et ce n'est pas moi qui a fait les explications à cet égard; nous avions un conseiller juridique, et c'est lui, et je crois qu'il a donné de très bonnes explications.

Q Ma question, encore une fois, je vais la reformuler: est-ce qu'il y avait quoi que ce soit dans les explications données à cette assemblée qui aurait pu porter à croire que ce n'était qu'un document-brouillon, sujet à confirmation par signature d'un document ultérieur, pour chaque membre?

R Non.

LE PRESIDENT:



Je pense bien qu'il y a une présomption ici à l'effet qu'on ne signe pas un brouillon.

Me MARC LALONDE c.r.,
pour la Féd. Pilotes du St-Laurent:
Etant donné les allégations antérieures, je croyais qu'il était nécessaire...

LE PRESIDENT:
Très bien.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Koenig a aussi en outre laissé entendre qu'il vous avait rencontré, je crois, sur la rue, quelques jours plus tard, et... je n'ai pas le texte exact de sa déposition, mais je crois qu'il a déclaré qu'il vous avait demandé de retirer son adhésion à la Corporation. Est-ce que vous vous rappelez d'une telle entrevue?

R Je me souviens d'une telle entrevue, oui.

Q Vous rappelez-vous du contenu de la conversation?

R .....

Q Est-ce que monsieur Koenig vous a effectivement demandé de lui remettre la demande d'adhésion?

R C'est-à-dire que monsieur Koenig semble être un monsieur qui aime, ... ce qu'on pourrait dire, se fier sur les ouï-dire...

Q Répondez à ma question, répondez directement à ma question.



R Votre question..... pour répondre à votre question, j'ai rencontré monsieur Koenig qui m'a dit: "J'arrive du bureau, il y a des membres qui n'ont pas été très gentils à mon égard, qui ont eu des paroles un peu dures, et puis j'ai été voir le secrétaire pour retirer ma demande d'adhésion, et puis, par après, j'ai repensé à mon affaire, puis je l'ai laissée entre les mains de monsieur Ménard".

Sur ça, je lui ai dit que c'était assez difficile, dans un groupement tel que le nôtre, d'avoir..... que tous les membres auraient des paroles élogieuses, si vous voulez, envers tous et chacun; c'est des choses qui pouvaient arriver, mais de ne pas porter attention à ces paroles qui pouvaient le blesser et il a été d'accord là-dessus, et on s'est laissé.

Q Alors, cette rencontre-là a eu lieu par la suite, selon les dires de monsieur Koenig et de vous-même, après la visite au bureau de monsieur Ménard?

R Oui, c'est ce qu'il m'a raconté, qu'il avait été voir monsieur Ménard.

Q Et est-ce que vous avez rediscuté de cette question avec monsieur Koenig, vers cette époque?

R .....

Q Est-ce qu'il vous a fait une autre demande?

R Non. D'ailleurs, monsieur Koenig ne m'a pas fait de demande, il m'a dit qu'il était allé au bureau pour retirer ses formules, ses demandes d'adhésion.

Q Est-ce que vous avez jamais reçu, depuis, est-ce que votre Conseil d'Administration a jamais reçu, depuis cette date, une demande de monsieur Koenig à l'effet qu'il désirait se retirer de la Corporation?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Aucune demande n'a été faite, soit verbalement ou soit par écrit. D'ailleurs, les demandes verbales, nous n'en recevons pas.

Q Vous voulez dire que...

R C'est-à-dire que nous avons demandé aux membres, quand c'était pour des choses sérieuses, de faire ces choses par écrit et non pas verbalement.

Q Est-ce que vous avez eu une demande d'autres membres de la Corporation à l'effet qu'ils désiraient se retirer de la Corporation, depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Aucune.

Q Capitaine Rousseau, je vous demande de prendre la pièce 672, en particulier, les règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Je voudrais rapidement, avec vous, reviser certains articles de ces règlements. Je constate qu'aux articles 4, 5 et 6, vous voyez trois catégories de membres: des membres actifs, des membres apprentis et des membres honoraires. Et l'article 5 concernant les membres-apprentis prévoit que les apprentis de la circonscription pourraient être membres de la Corporation, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Est-ce que l'article 5 est appliqué à l'heure actuelle?

R Non pas.

Q Vous n'avez donc aucun apprenti qui soit membre de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Pas aujourd'hui.

Q Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle vous n'appliquez pas l'article 5?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Les membres-apprentis que nous avons en ce moment sont premièrement sous l'autorité directe du Département des Transports, du Ministre, si vous voulez; et deuxièmement, aucune demande de ces membres-apprentis n'a été faite à l'égard de faire partie de notre Corporation.

Q L'article 6 prévoit que vous avez des membres honoraires. Est-ce que vous en avez, à l'heure actuelle?

R Pas encore, non.

Q Alors, les seuls membres que vous avez sont ce que vous appelez des membres actifs, prévus à l'article 4?

R C'est exact; nous sommes en ce moment soixante-onze (71) membres.

Q Si nous passons maintenant à l'article 8, intitulé "Suspension et exclusion", cet article prévoit, et je cite: "Que tout membre actif ou membre apprenti peut être exclu de la Corporation ou privé temporairement de l'exercice de ses droits, en tout ou en partie, par décision du Comité de discipline ou du Comité d'appel, conformément aux dispositions du présent règlement." Est-ce que cet article est en vigueur?

R Non, pas en ce moment, parce que nous n'avons pas... les membres n'ont pas voulu, à date, former ce qu'on appelle le Comité de discipline, non plus, bien entendu, le Comité d'Appel.

Q Est-ce que c'est bien ceci qui est prévu à l'article 104 de vos règlements, le dernier article du règlement général numéro 1?

R C'est bien ça, oui.

Q Qui se lit, et je cite: "Le présent règlement entrera en vigueur le jour d'émission des lettres-paten-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tes constituant la Corporation, sauf les articles 8, et 43 à 49 inclusivement, qui entreront en vigueur au jour qui pourra être fixé par résolution de l'assemblée générale des membres." Et je comprends que les articles 43 à 49 concernent le Comité de discipline?

R — Et le Comité d'appel.

Q — Le Comité d'appel. Alors, ces dispositions, donc, ne sont pas en vigueur, actuellement?

R — Non monsieur.

Q — Ont-elles été en vigueur à quelque moment depuis l'établissement de votre Corporation?

R — Non pas.

Suite à la page 2,546


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Maintenant, je vous demande d'observer - d'examiner l'article 4 - l'article 9, pardon, excusez-moi "démission" et je cite:

"a) Aucun membre actif ne peut se démettre ou se retirer de la Corporation, s'il n'y est forcé tel que prévu au présent règlement, tant qu'il n'abandonne pas définitivement la profession et l'exercice du pilotage dans la circonscription."

B concerne les membres apprentis. Comme vous n'avez pas de membres apprentis, on peut le laisser de côté pour le moment. En somme, on prévoit la même disposition quant aux membres apprentis?

R Oui.

Q On prévoit les occasions de perte de qualité de membres à l'article 7, n'est-ce pas?

R C'est ça, perte de la qualité de membres, c'est l'article 7, c'est bien ça.

Q Cet article semble indiquer qu'une fois qu'on est devenu membre de la Corporation, on ne peut plus s'en retirer, en pratique, tant qu'on demeure pilote de la circonscription, n'est-ce pas?

R C'est bien ça.

LE PRESIDENT:
Est-ce qu'il y a une copie anglaise de ces documents-là?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je regrette, Votre Seigneurie, il n'y a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



pas de copie anglaise; nous aurons des copies anglaises des règlements de certaines corporations qui sont analogues à celle-ci.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, je vais demander au secrétaire de voir à la traduction de ce document-là. Ca doit être absolument nécessaire pour les collègues.

Q Vous avez répondu tout à l'heure que vous n'aviez reçu aucune demande d'aucun membre en vue de se retirer de laCorporation?

R Non.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous ne trouvez pas que c'est un abus - c'est-à-dire que ça donne des pouvoirs trop considérables à la Corporation, ou encore que ça restreint trop la liberté des membres, cette disposition de l'article 9?

R Bien, pour vous répondre, je crois qu'il y avait les mêmes dispositions qui existaient dans l'acte d'association. Deuxièmement...

Q Ce que nous avons lu ce matin, devant être en vigueur jusqu'à 1980, n'est-ce pas?

R C'est ça, oui. De toute façon, lorsque nous avons fait ces règlements, comme je disais ce


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



matin, chaque article a été expliqué à maintes reprises aux membres qui ont par la suite signé l'acte d'adhésion.

Par ailleurs, nous avions, je le crois, un très bonconseiller juridique qui nous a conseillé de procéder de cette façon.

Q A l'époque?

R A l'époque, oui.

Q Vous deviez, à l'époque.

R Et troisièmement, ceci a été approuvé par le secrétaire d'état lorsque nous avons fait notre demande pour obtenir nos lettres patentes.

Q Est-ce que c'est utile ou important pour l'exercice de votre profession que vous ayiez une disposition analogue à celle-là dans vos règlements?

R Pour le bon fonctionnement de notre organisation, je crois que c'est nécessaire, parce que, je m'explique, antérieurement, tous sont d'ailleurs peut-être au courant que les membres, comme je disais ce matin, aimaient à faire des requêtes, et deux jours après aimaient faire signer une autre requête contraire pour abolir entièrement ce qu'ils voulaient avoir deux ou trois jours, ou peut-être une semaine auparavant. Alors, je crois que ce n'est pas très bien d'avoir une opinion une journée et de changer d'idée le lendemain.

Q Vous voulez entendre - est-ce que vous voulez dire par ceci que vous verriez des inconvénients sérieux dans l'exercice, non seulement de votre profession, mais de vos organisations professionnelles, à ce que vous ayiez fréquemmentdes fluctuations de membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



qui entrent et qui sortent? Est-ce que c'est ce que vous voulez dire?

R C'est ça, c'est exact.

Q En vertu de l'état actuel des règlements, et à cause surtout de ce que nous avons dit en rapport avec l'article 8, est-ce que vous avez la liberté, soit comme assemblée générale, soit comme conseil d'administration, d'exclure un membre de la Corporation, à l'heure actuelle?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Et ceci parce que le paragraphe 8 n'est pas encore en vigueur?

R C'est ça, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je sais que vous avez témoigné là-dessus tout à l'heure, mais en rapport avec cet article 9, j'aimerais encore vous demander la question suivante à savoir si les pilotes de votre circonscription étaient et sont encore absolument libres, au moment où ils joignent la Corporation?

R .....

Q Est-ce qu'ils sont libres de se joindre?

R Ah, absolument libres.

LE PRESIDENT:

Q Et je vois aussi au paragraphe 4 C


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



qu'ils peuvent même être refusés?

R Oui Votre Seigneurie, ils le peuvent.

Nous avons - j'ai omis de le mentionner ce matin - nous avons aussi un comité de promotion et d'admission qui pourrait s'occuper de ces choses-là et donner un rapport au conseil d'administration par après.

Q Et s'ils étaient refusés, ils pourraient quand même exerçer le pilotage?

R Oui, parce qu'ils sont encore membres de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval. Et j'ajouterais aussi: Parce qu'ils détiennent un brevet de pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Est-ce que vous avez jamais refusé, depuis mil neuf cent soixante (1960), l'admission d'un membre?

R Non maître.

Q Passons maintenant à l'article 15, en particulier au paragraphe D, les articles précédents mentionnent que vous avez un conseil d'administration de sept membres, n'est-ce pas?

R C'est bien ça.

Q Et, excusez-moi, avant de passer à l'article 15 D, je note que l'article 12 A prévoit que le président ne peut occuper son poste pendant plus de trois termes consécutifs; j'imagine que c'est à ceci





que vous vous référiez ce matin lorsque vous disiez que vous en étiez à votre dernier terme?

R C'est bien ça.

Q Quant aux autres administrateurs, l'article 12 C prévoit qu'ils sont tous ré-éligibles, n'est-ce pas?

R Oui. Il y a deux administrateurs qui sont élus pour deux ans, c'est-à-dire qu'à chaque année, il faut élire deux administrateurs.

Q L'article 15 D prévoit qu'aucun avis n'est requis pour la première assemblée des administrateurs qui a lieu immédiatement après l'assemblée générale annuelle des membres à laquelle les administrateurs sont élus. Je pense qu'il s'agit d'une disposition universelle pratiquement, en droit corporatif. Quant aux autres assemblées, est-ce que vous recevez régulièrement les avis de convocation de ces assemblées-là, tel que décrit par l'article 15 B?

R En tout temps.

Q L'article 17 parle des rémunérations et remboursements des dépenses. 17 A mentionne que les administrateurs et les membres des comités reçoivent toute rémunération, ou autres avantages prévus, soit par les règlements de la Corporation, soit par résolution de l'assemblée générale. B, les administrateurs et les membres des comités ont le droit de recevoir le remboursement de leurs dépenses de voyage et autres dépenses encourues dans l'exercice de leurs fonctions, ou de recevoir à ce sujet une indemnité fixe que détermine



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



le conseil d'administration par résolution, à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement."
Est-ce que vous recevez une rémunération, à proprement parler, en tant qu'administrateur?
R Je ne reçois aucune rémunération, ni moi ni les autres administrateurs; notre travail est bénévole.
Q Je crois comprendre par ailleurs, et nous en discuterons avec le règlement numéro 2, qu'on vous octroie, durant la saison de la navigation, un demi-tour par assemblée, n'est-ce pas?
R Oui. Ceci est prévu dans le règlement numéro 2.
Q Très bien, nous y reviendrons. Maintenant, au cours de cette allocation de tour, vous ne recevez aucune indemnité?
R Non.
Q Maintenant, 17 B parle du remboursement de dépenses, ou encore de réception d'une indemnité que détermine le conseil d'administration par résolution, à moins que l'assemblée générale n'en décide autrement. Depuis que la Corporation a été formée, comment procédez-vous quant au remboursement des dépenses? Est-ce qu'il s'agit d'un remboursement déterminé, selon un compte rendu, ou si on reçoit une indemnité fixe?
R Voici, nous avons, au printemps de mil neuf cent soixante (1960), rédigé une formule pour couvrir toutes les dépenses qui seraient encourues, par exemple, par un administrateur ou moi-même, par un ad-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ministrateur, s'il avait à faire des dépenses pour sa Corporation; c'est-à-dire que chaque fois qu'un membre s'absente, par exemple, en voyage, il doit remplir sa formule et la signer pour démontrer le montant de ses dépenses.

Q Est-ce que cette formule était en existence avant mil neuf cent soixante (1960)?

R Non.

Q Je vous montre une formule de dépenses de ... de comptes de dépenses; est-ce que c'est bien la formule à laquelle vous référez?

R Oui, c'est bien ça.

LE PRESIDENT:

Produite comme pièce 678.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Formule de comptes de dépenses des administrateurs de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce qu'il y a eu des propositions en vue de vous accorder une indemnité ou une ruménaration?

R Oui, je crois qu'il y en a eu une.

Q Je vous montre un extrait du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle des membres de la Corporation tenue le dix (10) janvier mil neuf cent soixante-deud (1962). Vous rappelez-vous de cette proposition visant à accorder une rémunération aux officiers et administrateurs de la Corporation pour le travail accompli durant les mois d'hiver?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, je me souviens fort bien de cette proposition.

J'ajouterai que quand cette proposition est venue à l'ordre du jour, j'ai demandé à l'assemblée de m'excuser, je me suis retiré de la discussion, je me suis absenté pendant que ceci a été discuté.

Q Vous êtes-vous absenté de la salle?

R Oui, c'est exact.

Q Et je note dans ce rapport - j'attire en particulier votre attention sur la mention "vote secret, on déclare que monsieur J. Fernand Vézina propose, secondé par monsieur Maurice Desrosiers, que le vote, sur la proposition de monsieur André C. Bédard, soit secret. Ont voté en faveur du vote secret: 27 membres; ont voté contre: 16. Proposition adoptée." et:" Et sur le vote secret, la proposition principale a été rejetée à 40 membres contre 9." Savez-vous si le vote secret pris à cette occasion a été pris à main-levée - si la décision sur le vote secret a été prise à main-levée ou par bulletin?

R Je ne pourrais vous dire, je n'y étais pas.

Q Je désire produire cet extrait comme pièce 679, extrait du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle des membres de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, du dix (10) janvier mil neuf cent soixante-deux (1962).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Les articles suivants des règlements définissent les fonctions des divers officiers. Je note en particulier à l'article 22 que le président est d'office président du comité de régie et membre de tous les comités de la Corporation. Je crois que ce matin, vous avez déclaré que vous assistiez - vous avez assisté à un certain nombre de comités. Voulez-vous clarifier la question là-dessus?

R Premièrement, pour clarifier la question, je ne suis pas membre..... à titre de président, je ne suis pas membre du comité de candidature.

Q Dont il est question aux articles 62 et suivants.

R C'est ça, à l'article 62.

Q Entre autre, l'article 62 s'intitule "Mise en candidature," 63, c'est la formation et quorum du comité des candidatures. Mais vous êtes en droit de siéger sur les autres comités, n'est-ce pas?

R Oui, c'est bien ça.

Q Est-ce que vous siégez, à l'heure actuelle, sur tous les autres comités de votre Corporation?

R Pas tous les comités, non.

Q C'est une pratique que vous avez suivie depuis quelques années?

R Bien, la première année, nous avions formé plusieurs comités, et puis, je crois qu'on a passé l'hiver, moi-même et les administrateurs, on a passé l'hiver dans le bureau.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Par après, je n'ai pas cru bon de siéger sur tous les comités; j'ai préféré donner à ces comités la liberté de faire leur travail et de faire rapport au conseil d'administration par après.

Q L'article 32 des règlements prévoit la formation de divers comités, et il se lit: "Les principaux comités permanents de la Corporation sont établis par règlements. Le conseil d'administration peut, par résolution, constituer tout autre comité qu'il juge utile à la Corporation et en déterminer les fonctions."

Est-ce que du temps de l'Association, c'était une pratique régulière, de mettre sur pied des comités?

R Non, je ne crois pas.

Q Durant les années que vous avez été membre de l'Association, vous rappelez-vous d'avoir jamais siégé sur un comité?

R Non pas.

Q Combien de comités ont été mis sur pied en mil neuf cent soixante (1960), par exemple, et depuis? Vous rappelez-vous?

R Bien, lorsque nous sommes entrés en fonctions, il y avait déjà un comité de formé, et c'était le comité pour étudier un systeme d'apprentissage. Ce comité avait été formé, je crois, en décembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Ce comité, lorsque nous sommes entrés


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



en fonctions, a fonctionné, a travaillé. Par ailleurs, nous avons formé d'autres comités, comme par exemple le comité que nous avons mentionné ce matin, le comité pour étudier la refonte des règlements.

Nous avons formé un autre comité qui a étudié le système de classement de pilote.

Nous avons formé un autre comité qui s'appelait: Le comité de dispatching, parce qu'auparavant, le dispatching, chez-nous, laissait à désirer, et on a décidé de former un comité et de faire une étude complète là-dessus; et vu que le département avait commencé à élaborer des statistiques, nous avons formé aussi un autre comité qui n'était pas réellement - qui s'appelait un comité de statistiques, mais qui changeait de membres de temps en temps, parce que ç'a été un travail énorme; nous avons eu, sur le comité des statistiques, dans le courant de l'hiver, jusqu'à 25 pilotes qui ont travaillé là-dessus.

En tout, pendant l'hiver de mil neuf cent soixante (1960), nous avons eu, sur les différents comités, jusqu'à 45 pilotes qui ont travaillé, ils se remplaçaient le matin, et l'après-midi, c'était un autre comité qui entrait, ainsi de suite, jusqu'en avril.

Q Et vous référez à 45 différents pilotes?

R Bien, il y en avait plusieurs, comme le conseil d'administration, par exemple, le conseil d'administration n'a pas changé; il y a des comités, comme


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



je vous ai mentionné, qui ont changé de membres un peu.

Q Mais quand vous référez - ces 45 personnes qui ont participé au travail...

R 45 pilotes, qui ont participé au travail, oui, dans l'hiver de mil neuf cent soixante (1960).

Q Examinons maintenant les articles 28 et suivants, concernant le comité de Régie. Il s'agit, en définitive, d'après ce règlement, simplement d'une espèce de comité exécutif du conseil d'administration?

R Bien, le comité de Régie est un comité qu'on appellerait un comité qui s'occupe de l'opération courante, qui s'occupe de la correspondance et des choses comme ça. Ce comité doit siéger au moins une fois par mois, tandis que le grand conseil d'administration doit, lui, siéger une fois à tous les trois mois.

Q En pratique, est-ce que c'est le comité de Régie surtout qui se réunit, ou le conseil d'administration? Est-ce que les règlements, tels qu'édictés par vous, sont suivis, à savoir...

R C'est-à-dire que le conseil d'administration, je crois, a siégé plus souvent que le comité de Régie, parce que nous avions en même temps à se réunir - c'est-a-dire, le conseil d'administration, pour la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous, c'est-à-dire, le fonds de pension a dû se réunir à maintes et maintes fois, et c'est pourquoi nous avions le conseil d'administration plus souvent que le comité de Régie.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Vous avez vu, à votre règlement, l'article 40 et suivants, un Comité d'admission et de promotion. Quelles sont les principales fonctions de ce Comité là, en pratique?

R En pratique, le Comité de promotion et d'admission s'occupe surtout de la marche, - l'étude des apprentis, c'est-à-dire la marche des apprentis, il tient à jour la liste des apprentis, les examens que ces apprentis doivent subir, et des aspirants-apprentis, et des choses se rattachant surtout à l'apprentissage: des cours que nous donnons, par exemple, l'hiver, et puis le cours pratique que nous avons donné l'été par le navire-école de l'Institut de Marine de Rimouski, qui, malheureusement, n'a fonctionné que quelques années.

Ce sont ces gens qui s'occupent surtout de l'apprentissage. Ils ont aussi d'autres fonctions, mais la fonction principale, c'est l'apprentissage.

LE PRESIDENT:

Q Quand vous parlez qu'il a fonctionné quelques années, vous parlez du bateau-école?

R Le bateau-école.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q D'après l'article 40, je vois que deux des membres du Comité sont élus par l'assemblée générale, et deux par le Conseil d'Administration?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle vous avez adopté cette façon, à ce que des membres soient élus par l'assemblée générale?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, on a voulu donner aux membres l'opportunité de se prononcer quant au choix des membres du Comité de promotion et d'admission.

Q Est-ce qu'il y avait une raison particulière, par ailleurs?

R Je ne l'ai pas à la mémoire en ce moment.

Q Je constate que 41f) parle de la promotion des pilotes. On dit: "Il recommande - référant au Comité de promotion et d'admission - il recommande au Conseil d'Administration la promotion des pilotes après s'être assuré que les candidats remplissent les conditions prévues par les règlements de l'autorité de pilotage et ceux de la Corporation." Est-ce que c'est un article qui est appliqué de quelque façon?

R ....

Q Quel était l'objet de cet article tel que vous le comprenez, ce paragraphe?

R Voici: si je comprends bien, quant à la nomination, par exemple, des pilotes de la classe A, le Conseil d'Administration, en mil neuf cent soixante (1960), lorsque l'établissement des classes a eu lieu, a émis son point de vue là-dessus, et nous avons même écrit à l'autorité du pilotage, leur donnant notre point de vue à cet égard.

Q Est-ce que ce à quoi vous référez est la photo-copie de la lettre suivante que je vous montre, signée par vous-même et adressée au capitaine Jacques Gendron?

R C'est bien ça.

Q Quel était l'objet de cette lettre?

R Nous préférions que l'autorité du pilotage fasse les nominations des pilotes de la classe A, en tenant bien


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

compte, et nous soulignons ce fait, à savoir que cette nomination se fasse et par ordre de séniorité, en considérant, bien entendu , le dossier du pilote.

Q Si vous voulez, je puis lire le paragraphe essentiel de cette lettre?

R Oui, s'il vous plaît.

Q Alors, le capitaine Gendron, qui se lit comme suit:

"Pour faire suite à l'entrevue du bureau de direction avec le capitaine D.R. Jones, surveillant du pilotage, et vous-même, le 28 janvier dernier, j'aimerais confirmer par écrit ce que nous avons soumis verbalement, savoir que le choix des pilotes de la classe A soit fait par les officiers du Ministère des Transports, en tenant compte de la séniorité et du dossier des pilotes à être choisis dans cette classe."

Je désirerais déposer cette lettre comme pièce 680, lettre du capitaine Gaston Rousseau, président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent au capitaine Jacques Gendron, surintendant régional des Pilotes, le 24 mars 1960.

LE PRESIDENT:

Alors, les nominations dans les différentes classes de pilotes sont faites par l'autorité de pilotage, en vertu des règlements de la circonscription.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-L.:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ceque vous êtes d'accord avec la déclaration de Sa Seigneurie à ce sujet?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Ce n'est pas une déclaration, c'est une question, en fait.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Est-ce qu'en conséquence le Comité d'admissionet de promotion a quoi que ce soit à faire avec la promotion des pilotes de la classe C-1 à C-2, ou classe B ou classe A?

R Non pas.

Q Est-ce que la Corporation, en tant que telle, a quoi que ce soit à voir à ce sujet?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Mais si cependant elle voulait s'en occuper au point de vue recommandations, elle pourrait le faire en vertu de l'article en question?

R .....

Q C'est bien ça?

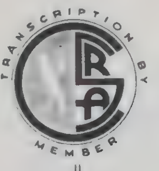
R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Jusqu'à date, vous avez préféré laisser totalement l'autorité de pilotage le soin de faire telle nomination?

R C'est exact.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Si vous voulez maintenant vous rendre à l'article 51 des règlements, je note une disposition concernant la tenue d'assemblée principale, en plus de l'assemblée générale annuelle. Est-ce que vous avez tenu des assemblées générales spéciales de la Corporation depuis qu'elle a été établi?

R ..... oui, au printemps de mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Et à votre connaissance, il n'y en a pas eu d'autres qu'à cette époque?

R Non.

Q Je suppose qu'à l'article 55, vous avez un ordre du jour détaillé pour les assemblées générales annuelles des membres. Est-ce que cet ordre dujour est expédié tel quel aux membres, avant chaque assemblée?

R Oui.

Q Et est-ce que cet ordre du jour est effectivement suivi pour la conduite de votre assemblée?

R Textuellement suivi.

Q En tant que président de la Corporation, j'imagine que vous avez présidé toutes les assemblées générales annuelles depuis mil neuf cent soixante?

R C'est exact, oui.

Q Est-ce quevous avez jamais refusé à un membre le droit de prendre la parole à une assemblée des membres de la Corporation?

R J'ai refusé à un membre, oui, j'ai refusé à un membre de l'Association qui est venu se présenter à l'assemblée de la Corporation, certainement - c'est-à-dire que ce n'est pas moi qui a refusé, c'est..... les membres eux-mêmes qui ont demandé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



à ce que ce membre n'ait pas le droit de parole.

LE PRESIDENT:

Q Quand vous parlez de membres eux-mêmes, vous parlez des membres de la Corporation qui ont refusé aux membres de l'Association qui n'étaient pas membres de la Corporation, de poser des questions?

R Si vous permettez, je pourrais peut-être vous relater ce fait: C'était à une assemblée de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et puis, à l'ouverture de l'assemblée, nous avons constaté qu'il y avait un membre, un confrère, c'est-à-dire, présent, qui était membre de l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en aval, et non pas membre de la Corporation. Alors, j'ai attiré l'attention aux membres du fait que ce monsieur - ce confrère était présent, et je lui ai même souhaité la bienvenue.

Par après, je lui ai expliqué que n'étant pas membre de la Corporation, il n'avait pas le droit d'assister, mais qu'étant confrère, je lui ai demandé de signer l'acte d'adhésion, par le fait même, nous aurions pu tenir une petite assemblée du Conseil d'administration et l'admettre. Il a refusé.

Alors, j'ai demandé aux membres, j'ai dit aux membres présents que je ne voulais pas prendre la responsabilité de l'exclure, et j'ai demandé aux membres présents ce qu'ils avaient l'intention de faire à ce sujet.

Alors, on a dit - la majorité a dit - c'est-à-dire, les membres présents, la totalité, je dirais, ou la presque totalité, ont consenti à ce que ce membre soit présent, sans toutefois avoir droit de parole, et je crois que c'est dans les minutes de l'Assemblée.

Q Et c'est à la suite de ça que l'incident


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dont vous avez parlé s'est passé?

R L'incident, enfin,.....

Q L'incident, quand il a voulu poser des questions...

R C'est ça, il a voulu poser des questions, et notre conseiller juridique, ainsi que moi-même, nous lui avons dit: "C'est bien de valeur, tu ne peux pas parler, tu peux écouter".

Q En d'autres termes, qu'il n'avait pas droit aux délibérations?

R C'est exact, Votre Seigneurie. Je crois lui avoir souligné que, de toute façon il y aurait une assemblée - il y aurait par après une assemblée de l'association, et que là, il avait droit de parole; ainsi qu'à l'assemblée du fonds de pension, de la Corporation du fonds de pension.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:

Q Est-ce que vous avez, en aucune autre circonstance, depuis que vous êtes président, refusé le droit de parole à qui que ce soit, à une assemblée générale annuelle?

R Jamais.

(LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES)

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-L.:
Votre Seigneurie, je désire produire comme pièce 681 une photo-copie d'un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

extrait du livre des minutes de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, extrait qui contient le procès-verbal de l'assemblée générale annuelle de la Corporation du onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961), et ajournée au vingt-neuf (29) mars mil neuf cent soixante-et un, (1961), et qui rapporte les faits tels que relatés par le capitaine Rousseau, juste avant l'ajournement.

Q Capitaine Rousseau, si nous avançons dans la lecture des règlements, nous constatons à l'article 53 que le quorum des assemblées générales est de quarante pour cent (40%). Je crois, ce matin, que nous avons mentionné que le quorum pour l'Association était...

R Du quart.

Q ... du quart des membres, l'article 22. Est-ce qu'une assemblée générale annuelle a jamais dû être ajournée à plus tard, à cause du défaut de quorum?

R Non, au contraire, nous avons eu un grand nombre de membres qui ont assisté aux assemblées.

Q Est-ce que vous avez toujours, à votre connaissance, eu une majorité de plus de cinquante pour cent (50%) des membres présents aux assemblées générales annuelles?

R Ahoui, il y a eu un grand nombre de membres. Je crois que c'est dans le livre des minutes, d'ailleurs.

Q Je demanderai au secrétaire-trésorier de témoigner à cet effet. L'article 62 et suivants prévoient un Comité des candidatures. Pourriez-vous nous expliquer sommairement le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



fonctionnement de ce Comité et la procédure générale en matière d'élection, dans votre Corporation?

R C'est-à-dire, que c'est le Conseil d'Administration qui nomme - qui fait la nomination des membres du Comité de candidature. Nous nous sommes efforcés de nommer sur ce comité des gens, les plus vieux, et d'autres membres d'âge moyen; je crois que je pourrais fournir une liste, pour vous donner une idée des membres qui ont siégé sur ce Comité, si la Commission le permet.

Q Est-ce que vous avez cette liste à votre disposition?

R Oui, elle est ici.

Q Est-ce qu'elle a été préparée par vous-même?

R Non, elle a été préparée par le secrétaire qui a pris ça dans le livre des minutes.

Q Votre Seigneurie, je ne crois pas que les noms offrent particulièrement d'intérêt. On pourrait simplement.... est-ce que vous pourriez communiquer à la Commission si ses membres sont choisis parmi le Conseil d'Administration, ou s'ily a...

R Non, ce sont des membres qui sont en dehors complètement du Conseil d'Administration.

Q Combien y a-t-il de membres?

R Je crois que l'article prévoit six (6) membres.

Q Cinq (5)?

R Cinq membres, dont un membre est l'ancien président, je crois.

Q Et ce comité des candidatures, quelle


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est sa fonction, et comment - quand est-ce qu'elle est nommée,et comment opère-t-elle, généralement?

R C'est-à-dire, ici, l'article 63stipule qu'au plus tard le quinze(15) novembre de chaque année, le Conseil d'Administration doit constituer un Comité de candidatures de cinq (5) membres, dont l'ancien président, et quatre (4) membres choisis en dehors du Conseil d'Administration.

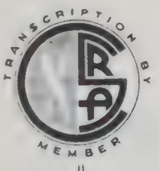
Q C'est ce que vous avez fait à date?

R C'est ce que nous faisons.

Q Une fois qu'il est nommé, ce comité des mises en candidature, que fait-il?

R A l'article 65, on nomme le lieu et convocation des réunions; à 66, on prévoit les délais, entre le seize (16) et le vingt (20) novembre, chacune des deux dates, inclusivement, le secrétaire de laCorporation expédie par la malle, sous pli ordinaire, à chacun des membres actifs un avis mentionnant les postes sujet à élection lors de la prochaine assemblée générale annuelle, les conditions d'éligibilité à chaque poste, le mode de présentation des candidats, la date ultime, l'heure et le lieu de réception des bulletins de présentation. Cet avis doit être accompagné d'un spécimen du bulletin de présentation et d'une copie des dispositions du présent règlement concernant les élections. Je vous montre un

Q Je vous montre une série de documents, ici, dont le premier est intitulé: seize (16) novembre mil neuf cent soixante-deux (1962), et signé: Wilfrid Ménard, secrétaire-trésorier, adressé à Messieurs les Membres de laCorporation des Pilotes du Bas St-Laurent. Est-ce que vous pourriez me dire si vous avez reçu un document comme celui-ci, qui avait été adressé aux membres de la Corporation, et si ces documents sont ceux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mentionnés à l'article 66?

R Oui, la formule A, le bulletin de présentation, est celle qui est mentionnée à l'article 66.

Q En autant que vous sachiez et que vous êtes concerné, à chaque année, vous recevez des documents comme celui-ci, en vue de la mise en candidature des officiers de votre Corporation?

R C'est ça, à chaque année, chaque membre reçoit ces documents.

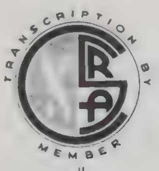
Q Je demanderais de déposer ces documents comme pièce 682, documents se rapportant à la mise en candidature des membres de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Alors, qu'est-ce qui s'est produit par la suite?

R Alors,si vous me permettez de référer ici aux règlements: "Entre le seize (16) et le vingt (20) décembre, chacune des deux dates, inclusivement, le Comité des candidatures tient sa première réunion."

Q Et qu'est-ce qu'il fait à cette première réunion?

R Ils prennent connaissance des divers bulletins de présentation qu'ils reçoivent, et le secrétaire-trésorier, bien entendu, tient les minutes de ces assemblées..... de cette assemblée. Ensuite, entre le vingt-et-un (21) et le vingt-quatre (24) décembre, chacune des deux dates inclusivement, le secrétaire de la Corporation expédie par poste ordinaire, à chacun des membres de la Corporation, la liste des candidats établie lors de la première réunion du Comité des candidatures. Dans les vingt-quatre (24) heures qui précèdent le moment fixé pour l'ouverturede


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

l'assemblée générale annuelle de la Corporation, le Comité des candidatures tient une deuxième réunion.

Q Et, sommairement, pourriez-vous nous dire quel est l'objet de cette deuxième réunion du Comité?

R Cette deuxième réunion du Comité est pour s'assurer que les membres qui ont - qui sont en avant, sont encore de ce monde, et qu'ils remplissent toujours les fonctions de membres actifs, qu'ils ne sont pas, par exemple, des membres qui auraient pris leur pension, etc., etc.

Q On s'assure en somme, de l'éligibilité des noms qui apparaissent sur la première liste?

R C'est bien ça.

Q Vous dites qu'entre le vingt et un (21) et le vingt-quatre (24) décembre, on a expédié à chaque membre la liste des candidats aux postes...

R Oui.

Q ... ouverts à l'élection. L'article 74 parle de l'affichage de la liste des candidats?

R Oui.

Q Est-ce que vous avez vu ceci se produire, et qu'est-ce que ça signifie?

R Ceci se produit à chaque année; la liste des candidats est affichée, je crois que c'est dans chaque station de pilotage, et puis, juste avant l'assemblée générale, je crois qu'elle est affichée aussi quinze minutes avant, au lieu où se tient l'assemblée générale.

Q Et à votre connaissance, ceci a été fait à chaque année?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Les articles 77 et suivants prévoient les modalités d'élection. Est-ce que vous élisez un président du scrutin différent du président de laCorporation?

R Et un président d'élection, une nomination du président d'élection et scrutateurs.

Q Combien de scrutateurs?

R Je crois qu'il y a un président d'élection et puis deux scrutateurs, mais il y a une autre personne qui m'échappe; je crois qu'ils sont quatre en tout.

Q L'article 79 prévoit un président, un secrétaire et deux scrutateurs?

R Et deux scrutateurs, c'est bien ça, oui.

Q Et ces officiers sont nommés - est-ce qu'ils sont nommés par l'assemblée générale ou par le Conseil d'administration?

R Non, ils sont nommés par l'assemblée générale.

Q En autant quevous vous rappeliez, depuis mil neuf cent soixante (1960), est-ce qu'il y a eu des élections à l'un ou l'autre des postes électifs de la Corporation, c'est-à-dire le Conseil d'administration ou les deux membres du Comité d'admission et de promotion, élus par l'assemblée générale?

R Oui, il y a eu des élections, et pour le Comité de promotion et d'admissionet pour le Comité d'administration - pour les membres du Conseil d'administration.

Q Et la procédure qui est suivie dans les règlements, et que vous avez résumée, est-ce qu'elle a été suivie dans chaque cas?

R Elle a été suivie, je dirais, religieusement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q L'article 84 prévoit les obligations des membres, et je vois parmi les obligations des membres mentionnée toute une série de devoirs, comme au paragraphe A: le membre doit se conformer aux règlements et résolutions de la Corporation, ainsi qu'aux règlements et autres règles concernant l'exercice du pilotage dans la circonscription. Et quatre-vingt-quatre (84), paragraphe b, ...

LE PRESIDENT:

C'est ce qui permettrait au Comité de discipline d'exercer

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Oui.

Q Et j'allais justement vous poser cette question, capitaine Rousseau: en regard de ces diverses obligations, par exemple, il y en a une concernant l'obligation de promouvoir l'efficacité et la bonne réputation du Service de pilotage dans la circonscription, et ainsi de suite; est-ce quela Corporation a jamais pris des sanctions contre aucun de ses membres?

R Non.

Q En fait, est-ce que la Corporation dispose, à l'heure actuelle de quelques pouvoirs disciplinaire, lui permettant de prendre telles mesures?

R Aucun pouvoir; c'est l'autorité du pilotage qui a ces pouvoirs. Si vous permettez, Votre Seigneurie, ici, à l'article c)...

Q Paragraphe c.

R Paragraphe c. de l'article 84, qui dit


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



bien entre autres "Il doit maintenir et développer entre lui et les autres membres de la Corporation, un esprit de fraternité, de coopération et d'entraide." Je regrette d'avouer que ce n'est pas tout à fait le cas en ce moment; vous avez entendu notre confrère Monsieur Koenig...

LE PRESIDENT:

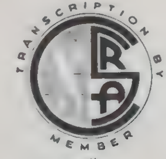
Q Il n'est pas membre de la Corporation.

R Il est vrai, oui, mais de toute façon, nousn'avons rien fait à son égard, nous n'avons pas le droit, c'est l'autorité du pilotage.

Q C'est question à interprétation, et "divergences d'opinion" n'est pas nécessairement un manque de coopération et d'entraide. Il est même à souhaiter qu'il y ait divergence d'opinion.

R C'est plus que souhaitable, quelque chose qui est bien fait.

Suite à la page 2,574


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me MARC LALONDE, c.r.,
pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Rousseau, en rapport avec ces obligations et en rapport avec le fait que la majorité des membres de votre Corporation, à l'heure actuelle, n'a pas voulu mettre en vigueur des règles de discipline, c'est-à-dire un comité de discipline, est-ce que vous croyez que ce serait à l'avantage du service de pilotage, au groupement de pilotes, je ne parle pas nécessairement de Corporation ici en particulier, mais que les groupements de pilotes exerçent ou aient certains pouvoirs disciplinaires?

R Je le crois.

Q Est-ce que vous croyez que tels pouvoirs seraient de nature à améliorer l'efficacité du service de pilotage?

R Je le crois aussi. Mais je ne crois pas que..... je crois qu'il serait mieux d'avoir quelqu'un sur le comité de discipline, quelqu'un aussi qui serait en dehors des organisations.

Q De pilotes, vous voulez dire?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que c'estprévu, ceci, dans le comité qui est prévu à vos règlements, qu'il y ait quelqu'un en dehors de la Corporation?

R Non, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q L'article 85 des règlements prévoit l'affiliation à la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

86 prévoit l'affiliation à la Canadian Merchant Service Guild.

Si nous revenions à la pièce 592, à l'article 30, nous constatons qu'un amendement est survenu le vingt-huit (28) septembre mil neuf cent cinquante-neuf (1959), en vertu duquel l'Association s'affiliait à la Fédération des Pilotes du St-Laurent. Vous rappelez-vous d'un tel amendement, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R Oui.

Q Est-ce que vous étiez membre du conseil d'administration à l'époque?

R Non pas.

Q Vous n'aviez aucun poste d'administrateur, à l'époque?

R En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), non.

Q Et...

LE PRESIDENT:

Q C'est à l'époque du bill S-3 que les rangs se sont serrés et par la Fédération et par les Guild? C'est ça?

R C'est bien ça, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Alors, cette affiliation à la Fédération des Pilotes du St-Laurent, en mil neuf cent soixante (1960), lors de l'incorporation de votre corporation, en définitive, continuait, si je ne m'abuse, ce qui existait déjà sous l'association, n'est-ce pas?
R C'est bien ça.
Q Maintenant, les articles 88 et suivants prévoient diverses dispositions en matière de finance. Est-ce qu'à chaque année, vous élisez des vérificateurs-comp tables de votre Corporation?
R Oui, ceci est fait à l'assemblée générale de chaque année.
Q Et est-ce qu'à chaque années les membres de votre Corporation reçoivent, lors de l'assemblée, est-ce qu'ils ont entre les mains, lors de l'assemblée, le rapport des vérificateurs-conptables?
R Depuis quelques années, oui, ça se fait.
Q Est-ce que vous voulez dire qu'il y a quelques années, ça ne se faisait pas?
R Ca ne se faisait pas, parce que l'année financière finissait le trente et un (31) décembre, et puis, on n'avait pas le temps de préparer le bilan pour le deuxième mercredi de janvier. Ce que nous avons fait...
Q Excusez-moi - qu'est-ce qui se passait, à cette époque-là?
R A cette époque-là, le secrétaire-trésorier préparait un état, un bilan provisoire, mais il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



fallait reporter l'assemblée générale en mars, c'est-à-dire, il fallait retourner à l'assemblée générale en mars pour vérification du bilan qui était fait par les comptables agréés.

Q Mais le rapport des vérificateurs, si je comprends bien, il était quand même soumis à l'assemblée ajournée en mars? Est-ce que c'est le cas?

R C'est ça.

Q Alors, du temps où vous avez été pilote, depuis que vous êtes pilote, est-ce que vous n'avez pas toujours eu entre les mains, lors d'une assemblée générale annuelle, soit à son ajournement, soit à l'assemblée même, le rapport des vérificateurs?

R Oui.

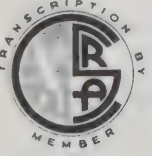
Q Et qu'est-ce que vous avez fait - quelles modifications avez-vous apportées à cette pratique?

R C'est-à-dire que nous avons - l'année financière maintenant finie le quinze (15) décembre. Nous avons amendé le règlement à cet effet.

Q Est-ce que vous n'avez pas plutôt adopté une résolution, l'article 91 dit: "A moins que le conseil d'administration, par résolution, en décide autrement, l'exercice financier de la Corporation se termine le trente et un (31) décembre chaque année?"

R C'est vrai, c'est une erreur de ma part.

Q Alors, vous avez donc adopté une résolution repartant l'exercice financier au quinze (15) décembre. Alors, qu'est-ce que vous faites? Quand


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



remettez-vous le rapport des vérificateurs aux membres de la Corporation?

R Nous remettons ce bilan à l'assemblée générale, le deuxième mercredi de janvier.

Q Est-ce que ce rapport des vérificateurs est aussi remis aux membres de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, qui ne sont pas membres de la Corporation?

R Aussi, également.

Q Est-ce qu'ils ont le rapport des vérificateurs-comptables au complet?

R Le même rapport que les membres de la Corporation reçoivent.

Q Comment procédez-vous en matière de dépenses, dans votre Corporation?

R Est-ce que vous voulez dire en matière...?

Q Par exemple, vous recevez un compte d'honoraires professionnels; comment le payez-vous?

R Si nous recevons un compte d'honoraires professionnels, nous attendons à la prochaine réunion du conseil d'administration, nous étudions ce compte de dépenses, et si nous le trouvons raisonnable, nous adoptons le paiement.

Q Est-ce qu'il en est ainsi pour toutes les dettes ou tous les comptes payables de votre Corporation?

R C'est exact, nous tenons à voir toutes les dépenses encourues, et ceci est inséré d'ailleurs


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dans le livre de minutes.

Q Est-ce qu'il y a des dépenses où vous êtes obligé de reporter ou de soumettre à l'assemblée générale annuelle avant de les encourir?

R Non, ceci n'est pas arrivé à date. Nous admettons que les règlements - nos règlements de la Corporation ni les règlements de l'Association ne prévoyaient pour un budget; nous admettons ça.

Q Je ne parle pas de budget, je vous demande si le conseil d'administration est obligé d'aller devant l'assemblée générale avant d'encourir certaines dépenses?

R .....

Q Ou si le conseil d'administration a les pouvoirs, en vertu des règlements, tant de l'Association que de la Corporation, de dépenser les sommes nécessaires pour le bien-être de la Corporation?

R Ils ont les pouvoirs.

Q Vous avez mentionné dans la réponse précédente, je pense, que vous ne faisiez pas à date de budget, de prévisions budgétaires, dans votre Corporation. Est-ce qu'à votre connaissance il s'en est jamais fait?

R Il ne s'en est jamais fait, non, je ne crois pas.

Q Quels sont les avantages que vous verriez à faire un budget, ou les inconvénients que vous verriez à ce qu'un budget soit fait? Est-ce que vous jugez qu'un budget serait particulièrement utile


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



aux membres, en l'occurence?

R Je crois que préparer un budget serait..... serait la chose à faire.

Mais dans notre cas particulier à nous, ça serait facile de prévoir les dépenses pour l'année courante, les dépenses d'opération ou les dépenses du secrétariat, les dépenses..... les salaires payés à nos employés.

Mais je crois qu'il serait très difficile de prévoir les dépenses telles que honoraires professionnels et cotisations spéciales, et ceci parce que nous avons eu depuis, je dirais, mil neuf cent cinquante-neuf (1959), à faire face à bien des choses, tel que le Bill S-3, l'idée de l'autorité du pilotage et les fonctionnaires du gouvernement nous mettant sur un statut d'employé civil; ensuite, nous avons eu à faire face au bill C-80 et au bill C-98.

Nous avons eu à répondre à des mémoires faits par les Armateurs, la Fédération des Armateurs - deux - et un mémoire présenté par la Dominion Marine Association. Et je crois que j'oublie encore bien des choses, mais ça donne un aperçu des différents problèmes que nous avons eu à combattre depuis, je dirais, mil neuf cent cinquante-sept (1957), et mil neuf cent soixante (1960), depuis que je suis en devoir.

Q Et est-ce qu'il aurait été possible de prévoir tout de même ces différents évènements à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

l'intérieur d'un budget?

R C'aurait été impossible de prévoir ces choses-là; le bill S-3, comme vous savez, nous est arrivé un bon matin, sans que personne le sache.

Par après, les fonctionnaires nous avaient bien promis que si jamais quelque chose de la sorte se présentait, qu'on serait averti; et quand on a présenté, si je me souviens bien, et le bill C-80 et C-98, encore là, personne ne nous a averti de la chose.

Q Est-ce que les Armateurs vous ont prévenu à l'avance qu'ils désiraient présenter un mémoire?

R Non, je ne crois pas.

Q Si je comprends bien, vous prétendez qu'il y a une marge considérable d'imprévisibles dans vos dépenses, à l'heure actuelle. Est-ce que je vous interprète correctement?

R Oui, et nous espérons qu'un jour ceci n'existera pas, si c'est possible dans ce bas monde de pouvoir travailler en paix. Alors, là, on pourra prévoir peut-être un budget.

Q Si vous me permettez de revenir en arrière, je note une disposition concernant les assemblées du conseil d'administration, au paragraphe F de l'article 15, où on parle de présence des membres, et je cite:

"Les membres actifs et les membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ont le droit d'assister à toute assemblée du conseil d'administration, mais ils n'ont pas le droit de prendre part aux délibérations."

Est-ce qu'il est jamais arrivé que des membres de votre Corporation se soient présentés à des assemblées du conseil d'Administration?

R Oui, c'est arrivé, non pas des membres apprentis, mais des membres en règle, oui.

Q Est-ce que c'est arrivé une fois?

R Ah, pas très souvent, mais c'est arrivé tout dernièrement, encore une fois.

Q A votre connaissance, est-ce que ça s'est produit plus qu'une fois?

R Ah oui, plus qu'une fois, certain.

LE PRESIDENT:
C'est certainement quelque chose qu'on ne voit pas très souvent dans des règlements, et je dois en féliciter les pilotes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que les membres qui ont été présents à ces assemblées vous ont jamais fait part, ou est-ce que vous avez jamais entendu parler que ces membres auraient déclaré qu'ils avaient été mal reçus?

R Ca serait assez difficile de faire cette déclaration, parce que quand il y a eu des membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



qui sont venus, nous leur avons demandé de s'asseoir et puis d'écouter, qu'il nous faisait plaisir de les voir là. Alors, non, personne..... pour répondre à votre question, c'est: non.

Q Maintenant, nous avons entendu certaines allégations concernant l'admission des membres. Comment procédez-vous pour admettre un membre dans l'Association ou dans le Corporation, à l'heure actuelle?

R Vous voulez dire...?

Q Les documents que nous avons mentionnés tout à l'heure, est-ce que vous les faites signer trois jours avant l'examen d'admission ou en même temps que l'examen d'admission ou subséquemment? Qu'est-ce qui se passe?

R Ce qui se passe.....

Q Quelle est la procédure que vous suivez?

R Aussitôt qu'un membre - qu'un apprenti passe avec succès ses examens de pilote, et que le jury d'examen, c'est-à-dire, le président du jury d'examen...

Q Qui est-il, ce président?

R C'est le surveillant régional du département du Transport, le capitaine Catinus, qui est président du jury d'examen, c'est lui qui, après consultation avec les autres membres du jury d'examen, lui dit s'il a passé son examen ou non.

Par après, nous invitons l'heureux candidat à venir au bureau de notre Association et Cor-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

poration, et là, en présence du secrétaire de notre organisation, ainsi que des membres - d'un membre du jury - du comité de promotion et d'admission, nous le félicitons, bien entendu. Ensuite, c'est moi-même qui lui explique que le bureau où il est en ce moment, que ceci lui appartiendra, soit cette salle, en partie, que le secrétaire sera son employé; ensuite, nous allons - nous lui expliquons qu'est-ce que c'est que la Corporation du fonds de pension, que ce n'est pas nécessaire pour lui de signer cette Corporation, puisqu'en reçevant son brevet il deviendra membre; nous lui expliquons ensuite ce que c'est que l'Association des Pilotes pour le Havre de Québec et en Aval, et puis nous lui expliquons aussi ce qui a été fait en mil neuf cent soixante (1960), et puis avec l'explication du rouage de la Corporation, premièrement, nous lui demandons s'il veut bien signer l'acte d'association, je dis bien "association", et ensuite, nous lui faisons lire les deux formules, c'est-à-dire l'acte d'adhésion à la Corporation et l'autre formule qui est...

Q L'amendement de l'acte d'Association?

R C'est ça. Avant de signer ces deux .....

Q Documents?

R ..... documents, je tiens à lui lire les buts de la Corporation, et puis je lui donne des explications - est-ce que c'est nécessaire que je donne les explications? Ce que comportent les buts de notre Corporation.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



LE PRESIDENT:

Q Non. A tout évènement, vous lui expliquez?

R Oui, je lui explique, et je lui lis à partir de A jusqu'à G...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quel article?

R Ceci, c'est la charte.

Q Dans les lettres patentes?

R Dans les lettres patentes, oui, et puis j'attire son attention à ceci: Que tout est sujet aux prescriptions de la Loi de la Marine Marchande du Canada et des règlements sur le pilotage faits en vertu de la dite loi.

Q Et vous lui expliquez ce que ça veut dire?

R Oui, je lui dis que son patron, bien entendu, c'est le ministre du Transport, d'ailleurs il le sait quand il passe son examen, ça lui est demandé.

Q Avant de signer l'acte d'adhésion à la Corporation, est-ce que vous voyez à ce que le candidat soit au courant qu'une fois qu'il a signé ce document, il ne pourra plus se retirer de la Corporation, sauf conformément aux règlements.

R Ce qui arrive, on leur demande toujours de faire bien attention et de lire ça sérieusement,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ces deux documents, c'est-à-dire le document que j'ai mentionné tantôt, la modification de l'acte de société, puis...

Q La demande d'adhésion?

R ... la demande d'adhésion, et puis on lui donne par après, s'il a signé les règlements et de la Corporation et des règlements du fonds de pension....

Q Mais théoriquement, un membre pourrait signer les deux documents que vous avez mentionnés et ne pas trouver dans les deux documents que vous avez mentionnés un dispositif à l'effet que le membre devra demeurer membre de la Corporation tant qu'il pratiquera le pilotage; pas plus qu'on netrouve un article à l'effet qu'il doit être membre de l'Association, jusqu'en 1980. Vous avez lu les deux documents policopiés, vous avez mentionné - vous en connaissez le contenu?

R Oui.

Q Et il n'appert pas de ces textes qu'un pilote - que le signataire doit être membre de l'Association jusqu'en 1980, ou de la Corporation, tant qu'il exercera le pilotage; et ma question est: Est-ce que le membre qui adhère à l'une ou l'autre, enfin, en pratique aux deux organismes, est au courant de l'engagement qu'il prend en ce sens que ça le lie pour une longue période.

R .....

Q Est-ce que vous en avez parlé avec des candidats, ou est-ce que ces candidats se sont informés


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de ce fait?

R Je l'ignore.

Q Vous-même, vous ne l'avez pas mentionné à des membres qui se sont présentés devant vous pour signer, par exemple.....

R Non pas.

Q Est-ce que c'est de connaissance courant, de commune renommée, si vous voulez, parmi les pilotes et les apprentis, que vous êtes membre de l'Association ou de la Corporation pour de très longues périodes?

R .....

Q Qu'en pratique, on ne peut pas se retirer de l'un ou l'autre de ces organismes?

R C'est connu.

Q Maintenant, jem'excuse de revenir aux questions financières; vous avez à chaque année un rapport des vérificateurs-comptables qui est soumis aux membres..... à tous les membres de votre Corporation ou de l'Association. Est-ce qu'il y a d'autres documents que vous faites parvenir, en cours de saison, au cours de l'année, aux membres de l'Association ou de la Corporation?

R Bien, c'est-à-dire que quand un membre reçoit sa rémunération ou sa paye, si vous voulez, à tous les quinze jours, il reçoit un rapport détaillé des dépenses encourues pendant cette période.

Q Je vous montre undocument intitulé "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, Québec le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



20 juillet 1963, distribution numéro 6," et avec les initiales W M au bas de ce document. Est-ce que ce document en est un du genre de ceux qui sont distribués envoyés avec chaque paye à chaque quinzaine?

R Oui, c'est envoyé à tous les membres, et de l'Association et de la Corporation.

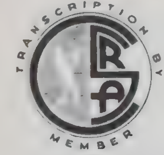
Q Je désirerais déposer ce document comme pièce 683. - Votre Seigneurie, on m'informe qu'un document comme celui-là a déjà été déposé, je crois, lorsque monsieur Koenig témoignait. Si vous voulez, on peut l'annexer à l'autre document, ou le déposer tel quel.

Alors, ce document fera partie - il est identique, Votre Seigneurie, au document déjà déposé comme pièce 597. Alors..... c'est le même document.

En conséquence, la pièce 683 est rayée.

Q Maintenant, est-ce que vous faites parvenir à vos membres des bulletins, de temps à autre, en plus de ces rapports financiers intérimaires, bi-mensuels?

R Oui, nous faisons parvenir des bulletins aux membres, assez fréquemment, sur les choses se rattachant au pilotage dans leur circonscription tout particulièrement. Cette année, je crois que nous sommes rendus au bulletin numéro 12 ou 13. En moyenne, le nombre de bulletins envoyés par notre secrétariat aux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



membres est d'à peu près quinze à dix-sept par année, peut-être plus, peut-être un peu moins.

Q Encore là, est-ce que ces bulletins sont envoyés à tous et chacun des pilotes de la circonscription?

R A tous.

SUITE A LA PAGE 2,590


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, capitaine Rousseau, si vous voulez, nous passerons au règlement numéro 2 de votre Corporation. Il s'agit du règlement concernant le fonds commun des droits de pilotages, en somme, le règlement concernant l'opération même de votre fonds commun, de votre pool.

Je demanderai au secrétaire-trésorier de la Corporation de nous expliquer dans le détail le fonctionnement du fonds commun. J'aimerais cependant vous poser quelques questions concernant ce règlement.

Je constate tout d'abord que par l'article 1, tous les droits de pilotage sont versés - gagnés par un membre de la Corporation, sont versés dans le fonds commun, n'est-ce pas?

R C'est ça, c'est exact.

Q Maintenant, à l'article 4, je note, et je cite: "Chaque journée ou fraction de journée, à partir du 1er avril jusqu'au 31 décembre inclusivement, pendant laquelle un administrateur ou un membre de Comité, ou tout autre membre de la Corporation, vaque officiellement aux affaires de la Corporation, compte pour un demi-tour dans le calcul des tours de ce membre." Nous avons déjà eu certains témoignages à ce sujet. En vertu de cet article, vous ne recevez donc aucune équivalence de tours entre le premier janvier et le premier avril, n'est-ce pas?

R Non, pendant les mois d'hiver, les membres du Conseil d'Administration, ou tout autre membre qui siège sur différents Comités ne reçoit absolument rien.

Q Et est-ce que vous siégez assez fréquemment durant l'hiver?

R Je dirais: plus que fréquemment. J'ai


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

demandé au secrétaire-trésorier de tenir un livre de bord, par exemple, du temps que moi-même, - de l'heure que j'arrive au bureau, approximativement, et l'heure que je pars du bureau.

En mil neuf cent soixante et un (1961), par exemple, je crois que j'ai mentionné aux membres, vu que ce règlement était en vigueur seulement..... ce règlement était absolument neuf, tout neuf, j'ai tenu à mentionner dans mon rapport le nombre d'heures consacrées aux affaires, à l'administration de ma corporation, pendant mil neuf cent soixante et un (1961), et je crois que ça s'est monté à plusieurs heures.

Q Je vous montre une photo-copie d'un document ici, et qui est la page 19 de ce document, et voudrez-vous l'identifier, à savoir si c'est bien votre rapport de président à la Corporation, le onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961), à l'assemblée générale annuelle de la Corporation?

R C'est bien ça.

Q Et puis, est-ce que les chiffres qui sont rapportés à la page 19 de ce rapport sont bien conformes aux résultats provenant du livre de bord que vous aviez demandé au secrétaire-trésorier de tenir?

R Oui, si je me souviens bien, c'est ça, c'était en haut..... c'était en haut de mille trente-quatre (1,034) heures - c'était en haut de mille (1000) heures, mille trente-quatre (1,034), je me souviens, pour la dernière saison, soit la saison mil neuf cent soixante et un (1961).

Et ceci - nous avons fait ce travail - les administrateurs ont fait beaucoup d'heures aussi, qu'on n'a pas tenu d'ailleurs, mais sans recevoir aucune rémunération.

Q Est-ce que vous faites à chaque année,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



comme ceci, un rapport à vos membres, que vous lisez lors d'une assemblée générale annuelle?

R Non, après mil neuf cent soixante et un (1961), je n'ai pas demandé à monsieur Ménard de faire la compilation des heures consacrées à l'administration, mais tout de même, je lui ai demandé de garder, pour sa propre information, son livre de bord, qui tient par exemple compte des rencontres que j'ai avec les différentes personnes se rattachant à notre organisation.

Q Si je comprends bien, on a continué à tenir le livre de bord, sauf que vous n'avez pas fait les additions...

R C'est ça.

Q ... des heures. Est-ce que vous faites - ma question est la suivante: "Est-ce que vous faites à chaque année un rapport annuel à vos membres, du genre de celui-ci, concernant les activités de la Corporation, durant l'année?

R Est-ce que vous parlez de l'assemblée générale?

Q Oui, annuelle?

R Oui, à l'assemblée générale annuelle, c'est d'ailleurs sur l'ordre du jour du Président de faire un rapport détaillé des activités pendant la dernière saison.

Q Est-ce que ce rapport de mil neuf cent soixante et un (1961) constituerait - nous donnerait une bonne idée des rapports annuels que vous faites aux membres?

R Oui. C'est un résumé de ce qui s'est passé pendant l'année précédente.

Q Votre Seigneurie, je demanderais de déposer ce document comme pièce 683: rapport du président de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, lors de l'assemblée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



générale annuelle du onze (11) janvier mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Est-ce que cette allocation d'un demi-tour pour chaque journée ou fraction de journée constitue une allocation plus généreuse, plus substantielle, plus généreuse, disons, que ce à quoi vous auriez droit si effectivement vous étiez en devoir durant la période du 1er avril au 31 décembre?

R .....

Q Comprenez-vous ma question?

R Non, je n'ai pas saisi.

Q Vous recevez un demi-tour par journée d'assemblée?

R Oui, c'est exact.

Q Si vous étiez en devoir, est-ce que la moyenne des tours que vous accompliriez serait à peu près un demi-tour aussi?

R ..... Je crois que, pour le demi-tours que nous recevons, pour une journée ou partie de journée, je crois que ça ne compense pas pour le travail accompli. Je veux bien ici - la première année, je crois que j'ai reçu à peu près vingt-sept tours et demi pour plus de mille heures de travail que j'ai fait.

Q La valeur du tour est d'à peu près quoi, dans votre circonscription?

R La valeur du tour est à peu près..... était cent trente dollars ($130.00), ç'a diminué un ptit peu, c'est à peu près cent trente dollars ($130.00).

Q Et en fait, cette allocation de tour que vous recevez, vous ne touchez aucun argent à proprement parler?

R Non, je l'ai expliqué d'ailleurs aux mem-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

bres lors de la première assemblée de laCorporation, que ce n'était pas de l'argent que nous recevions, mais que les membres eux-mêmes faisaient par exemple à chaque année un certain montant d'heures de travail pour l'administration de leur Corporation.

Je crois que la première année, ceci représentait comme huit heures de travail pour chaque membre, pour avoir une administration - pour leur administration.

Q En somme, la contribution des autres membres qui ne sont pas sur le Conseil d'administration prendrait la forme d'heures de travail additionnelles. Est-ce que c'est bien ça?

R C'est ça, si vous voulez dire..... c'est ça.

Q Et vous dites que ça représentait, pour l'année que vous avez calculée, environ huit heures par membre?

R Il faudrait que je fasse une vérification, mais je crois que c'est à peu près ça.

Q Quand vous faites - quand vous participez à une assemblée, est-ce que vous avez du travail pour la journée? C'est une journée de travail que vous faites, généralement?

R Nos assemblées du Conseil d'administration débutent ordinairement à onze heures et demie, et ça se termine - ça s'est terminé très tard, mais normalement, maintenant, ça se termine vers six heures, six heures et demie.

Q Et est-ce que vous-même vous devez faire, en tant que président, du travail additionnel?

R Ce qui arrive, après l'assemblée du conseil d'administration, le lendemain, je me rends au bureau pour faire par exemple, de la correspondance, et puis voir aux choses qui se rattachent aux différents problèmes qui ont été soulevés au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

cours de l'assemblée du Conseil.

Q Est-ce que dans l'exercice de vos fonctions, vous avez toujours réclamé le nombre total de tours auquel vous aviez droit en vertu de l'article 4 du règlement numéro 2?

R .....

Q Avez-vous toujours réclamé un demi-tour pour chaque assemblée que vous avez tenue, ou chaque absence faite par vous en rapport avec les affaires de laCorporation?

R Non, loin de là.

Q Avec votre permission, Votre Seigneurie, j'aimerais peut-être prévenir mes confrères imédiatement qu'étant donné que le témoignage de monsieur Rousseau sera assez prolongé, et sur l'examen, et sur le contre-interrogatoire, et le fait que nous ne siégerons probablement pas ici ni la semaine prochaine ni dans quinze jours, j'aimerais demander votre permission pour que monsieur Rousseau sorte de la boîte aux témoins, peut-être demain matin, et faireentendre des personnes de Québec, comme le vérificateur-comptable ou le secrétaire-trésorier, de façon à ce qu'ils n'aient pas...

LE PRESIDENT:

dont le témoignage ne sera pas très long?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent:

Dont le témoignage ne sera pas très long et de façon à éviter de faire venir ces personnes à Montréal dans quinze jours.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Oui, comme je vous dis, à moins qu'on prévoit que les séances à Québec puissent durer encore toute une semaine, ce que je ne crois pas, j'aimerais bien que nous continuions la séance de Québec, si elle n'est pasterminée, pour les quelques heures qui resteront, que nous les commencions au début des séances de Montréal qui auront lieu dans quinze (15) jours.

Me JEAN BRISSET c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
A cet égard, j'aurais un témoin à faire entendre, qui ne sera pas très long, et on pourrait peut-etre enprofiter pour le faire entendre également, au lieu de le faire venir à Montréal, parce qu'il est à Québec.

LE PRESIDENT:
C'est quelqu'un de Québec?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
De Québec,oui.

LE PRESIDENT:
Certainement. Alors, de consentement, vendredi matin pour votre témoin. Il ne prendra pas la journée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour laFéd. desArmateurs du Canada:
Ah non.
Votre Seigneurie, j'aurais une autre demande: le témoin a produit son rapport annuel pour l'année mil neuf cent soixante (1960), et j'aimerais qu'il produise également, éventuellement, au cours de son témoignage, son rapport annuelpour les deux années subséquentes: mil neuf cent soixante et un (1961)et mil neuf cent soixante-deux (1962).

LE PRESIDENT:
Le rapport annuel, le discours qu'il a prononcé au début, qu'il a prononcé au début de l'assemblée annuelle?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour laFéd. des Armateurs du Canada:
Le témoin s'est servi, je crois, de son rapport.

LE PRESIDENT:
Je le qualifie, pour qu'on se comprenne, tout le monde: c'est son discours de président au début de l'assemblée annuelle?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour laFéd. des Armateurs du Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Exactement.

Le PRESIDENT:

Est-ce que c'est possible de le faire?

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Oui, c'est possible, Votre Seigneurie, nous pourrons faire ça demain matin.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

3

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

QUEBEC

P.Q.

VOLUME No.: ~~61~~ 66F

DATE:

September 18, 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLIN MASON,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MACGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports:

VOLUME 61 - Page 2,598 à 2,748 -

SEANCE DU 18 SEPTEMBRE 1963 - TEXTE FRANCAIS.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



INDEX

SEANCE DU 18 SEPTEMBRE 1963.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

DOLLARD HUOT, lequel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Votre âge?

R 53.

Q Quelle est votre profession, monsieur Huot?

R Comptable agréé.

Q Où pratiquez-vous?

R Je suis associé de la firme Samson, Bélair, Côté, Lacroix et associés, ayant bureau à Montréal, Québec et Rimouski.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Et vous pratiquez votre profession à Québec, je crois?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que la firme dont vous êtes membre est celle qui fait la vérification comptable des états financiers de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?
R Oui monsieur.
Q Est-ce que vous êtes la personne, dans cette société, qui a la responsabilité directe de la vérification des livres de cette Corporation?
R Oui, exactement, depuis au-delà d'une quinzaine d'années.
Q Et je crois comprendre que cette même firme est aussi celle qui fait la vérification des états financiers et qui faisait la vérification des états financiers de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?
R Exactement.
Q Et la même règle s'applique-t-elle en ce qui concerne la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous, concernant le fonds de pension?
R C'est ça, monsieur.
Q Depuis combien d'années votre bureau est-il vérificateur-comptable de ces corporations et de cette association, à votre connaissance?
R A ma connaissance, depuis au moins 1934, alors que je suis entré au service de la firme dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



laquelle je suis associé.

Q Depuis le temps que vous vous occupez activement de ce dossier, vous avez dit qu'il s'est écoulé une période d'environ combien d'années?

R Au moins quinze ans.

Q Au moins quinze ans?

R Au moins quinze ans. Dans les premières années - même au-delà de quinze ans - dans les premières années, 1940, je faisais moi-même directement le travail. Aujourd'hui, ce travail est sous ma responsabilité directe.

Q Alors, vous voulez dire qu'avant la période de quinze ans, c'est vous-même qui faisiez concrètement la vérification?

R Concrètement la vérification des livres.

Q Durant toute cette période durant laquelle votre bureau a été vérificateur-comptable de ces corporations et de cette association, est-ce que vous avez jamais découvert quelque fraude ou détournement de fonds?

R ..... au meilleur de ma connaissance, en aucune occasion.

Q Est-ce que vous avez eu à faire rapport, disons, durant les cinq dernières années, au conseil d'administration, concernant une tenue déficiente ou inappropriée des livres de la Corporation, soit du fonds de pension ou de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Non monsieur.

Q Est-ce que vous avez jamais eu à faire rapport à l'assemblée générale des membres concernant quelques pratiques irrégulières ou quelques négligences dans la tenue des livres?

R Non monsieur.

Q Comment procédez-vous à faire la vérification comptable des états financiers de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ainsi que de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous qui s'occupe du fonds de pension?

R D'une façon générale, nous procédons suivant des normes établies et reconnues comme procédure de vérification de livres, qui nous permettent de se former une opinion sur la situation financière de ces corporations, et c'est ce qui nous permet, après vérification, de donner les certificats qui font partie des états financiers qui sont soumis.

D'une façon plus particulière, je pourrais vous dire qu'en ce qui concerne les revenus de la Corporation, tant ceux de la Corporation que ceux du fonds de pension, les revenus, nous les contrôlons. Les dépenses sont toutes examinées, pour l'année entière et contrôlées avec approbation par les minutes des directeurs.

Q Excusez-moi de vous interrompre ici - comment procédez-vous au contrôle ou vérification des revenus?

R Ca se fait d'une façon globale, en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

fin d'année, par la confirmation du département du Transport, du total des revenus de pilotage et autres revenus accessoires, comme on appelle les "mouvages", et ainsi de suite.

Q Alors, si je comprends bien, vous entrez en communication avec le ministère des Transports pour faire confirmer les sommes versées à la Corporation?

R Exactement, les sommes versées et les sommes qui n'ont pas été perçues et qui restent à recevoir, par la Corporation des Pilotes.

Q Et ces confirmations-là se font-elles par écrit?

R Ah, c'est par écrit. La même chose pour tous les postes du bilan, l'encaisse de la Banque; c'est tout contrôlé par écrit, les valeurs du fonds de pension sont maintenant contrôlées par confirmation de la Société de Fiducie qui les détient pour garde.

Avant cette date, alors que les placements étaient détenus dans un coffret de sûreté, nous constations l'existence physique de ces placements à la date de fermeture, soit le trente et un (31) décembre, de façon à ce que nous puissions contrôler les actifs de ces corporations, et également les passifs sont contrôlés à l'appui des pièces justificatives s'y rapportant.

Q Maintenant, en ce qui concerne les dépenses, est-ce que vous procédez par sondage pour vérifier les dépenses, ou si vous procédez à une vérification détaillée de chaque item?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Nous procédons à une vérification détaillée de chaque item, et je pourrais ajouter même que c'est une des rares compagnies où nous le faisons, dû au fait que les transactions de dépenses ne sont pas trop volumineuses.

Q Est-ce que vous avez jamais eu quelques difficultés à obtenir des pièces de la Corporation, du secrétaire-trésorier de la Corporation?

R Non monsieur, nous avons toujours eu une entière collaboration de la part du comptable et des directeurs, et si nous avions eu de la difficulté, même si nous avions subi des refus de la part, il nous aurait fallu nous retirer du dossier, tout simplement.

Q Et est-ce que vous avez toujours été en mesure de trouver des pièces justificatives autorisant les diverses dépenses que vous constatiez?

R Oui monsieur.

Q D'après votre expérience et la longue expérience de votre bureau dans le domaine comptable, est-ce que vous diriez que les livres des corporations de pilotage de Québec et aussi de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval respectent les standards reconnus dans votre profession?

R Oui, le système de tenue de livres respecte les standards, toujours dûs au nombre de transactions.

Q Et est-ce que vous seriez, d'après votre avis, selon votre opinion, est-ce que vous considérez que les livres des Corporations et de l'Association


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



sont bien tenus?

R Exactement.

Q Vous a-t-il été jamais possible, durant les dernières années en particulier de constater l'établissement d'une réserve particulièrement considérable, ou qui pourrait laisser croire à l'établissement de ce qu'on pourrait appeler par exemple le fonds de grève?

R Non, pas à ma connaissance. J'ai ici les états financiers du quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962)...

Q Qui ont déjà été produits devant cette Commission comme pièce 597.

R Et ce bilan ne fait mention d'aucun fonds de grève quelconque qui aurait pu être établi.

Q Alors, à votre connaissance, en autant que ces organismes-là sont considérés, vous n'auriez connaissance d'aucun tel phénomène?

R Non monsieur.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Huot, je comprends que vous avez préparé le dernier bilan, c'est-à-dire celui se terminant le quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), pour la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Oui monsieur.

Q Vous nous avez dit tout à l'heure qu'aux fins de préparer ce bilan, vous faites une récon-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ciliation entre les revenus déclarés comme ayant été reçus par la Corporation, et les revenus rapportés par le département du Transport. C'est exact.

R Oui monsieur.

Q Est-ce que vous pourriez nous donner un exemple de la façon dont vous avez procédé l'année dernière, en nous disant quels ont été les chiffres que vous avez obtenus du département des Transports - du ministère du Transport, en regard, disons, premièrement, de l'item poste pilotage apparaissant à l'annexe A, qui se chiffre au bilan à la somme de $991,718.27.

R Bien voici: Dans le courant de l'année, par l'enregistrement des pilotages, il y a une pièce justificative que nous rappelons avec les livres, et en fin d'année, nous demandons au département de nous confirmer les pilotages qui ont été versés ou qui appartenaient à la Corporation - le montant du revenu de pilotage appartenant à la Corporation des Pilotes, et le département du Transport nous a confirmé ce montant-là.

Il y avait peut-être une différence de quelques dollars dûs à des ajustements mineurs, mais enfin de compte, le montant nous a été confirmé.

Je n'ai pas mon dossier ici pour vous donner les chiffres exacts, mais le montant nous a été confirmé, et si ça ne nous avait pas été confirmé, nous aurions poussé notre enquête plus loin.

Q Alors, j'imagine que vous procédez de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



la même façon en regard de tous les autres postes?

R C'est exactement - le département du Transport nous rapporte les revenus de pilotage, de déplacement, de navigation d'hiver, amendes ou autres.

Q Maintenant, au cours de cette année financière, c'est-à-dire du quinze (15) décembre d'une année au quinze (15) décembre de l'année suivante, est-ce que vous avez l'occasion de faire des vérifications des livres des Corporations?

R De cette Corporation?

Q De cette Corporation?

R C'est-à-dire, nous procédons en deux étapes, du fait que la Corporation demande d'avoir ces états financiers à une date assez proche du quinze (15) décembre, c'est-à-dire au début de janvier, nous procédons habituellement - nous en faisons unepartie dans le mois de novembre ou le mois de décembre, et nous terminons aussitôt que les livres sont fermés, soit entre la période du vingt (20) - nous procédons en deux étapes.

Q En d'autres termes, votre travail de vérification s'étend sur une période d'environ deux mois: De novembre à janvier?

R Non monsieur. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous examinons toutes les dépenses de l'année, mais nous y allons en deux occasions.

Q C'est ce que je voulais dire: Vous y allez pour faire une vérification dans un espace de temps qui s'écoule entre le mois de novembre et le mois


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

de janvier?

R C'est ça.

Q Alors qu'en janvier, votre rapport final, votre bilan est remis aux mains des administrateurs?

R C'est ça.

Q Vous n'avez rien à faire en ce qui regarde la distribution pendant l'année courant des recettes perçues par la Corporation?

R Nous faisons des sondages pour s'assurer que la distribution des revenus est faite aux pilotes et non à des "dummies", ou à des personnes fictives.

Q Vous n'avez pas cependant à faire de sondages pour déterminer si les remises faites aux pilotes sont ainsi faites conformément aux règlements de la Corporation ou aux règlements qui puissent régir le pilotage dans la circonscription de Québec? En d'autres termes, ce n'est pas votre domaine? Ou ai-je tort?

R Ce n'est pas mon domaine d'attribuer à chacun des pilotes ce qui lui revient, mais en autant que ma mémoire est bonne, la distribution se fait d'une façon égale pour tous les pilotes, en autant qu'ils ont le même nombre de voyages et il y a des distributions accessoires pour des déplacements, des secours en maladie et secours en suspension.

Q En regard de la distribution des recettes de la Corporation, vous noterez à votre bilan,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

à l'annexe B que l'on indique le nombre de tours alloués à chaque pilote. Vous allez voir par exemple, en regard du premier nom, Roland Barras, le nombre de pilotages alloués: 108.

R Je dois vous dire immédiatement que l'annexe B est produite avec nos états financiers depuis deux ou trois ans, ça nous a été demandé par la Corporation, vu que nous avions les facilités d'impression des états, s'il y avait possibilité de tout joindre.

Ce qui relève de notre responsabilité, c'est le bilan et l'annexe A.

L'annexe B est un tableau information supplémentaire qui ne relève pas de notre responsabilité.

Q En d'autres termes, les informations apparaissant sur cette annexe B, particulièrement en ce qui regarde le nombre de pilotages...

R Parce que...

Q Laissez-moi finir la question: En ce qui regarde le nombre de pilotages alloués à chaque pilote, est une information qui n'est pas vérifiée par votre bureau, mais qui vous est donnée par la Corporation?

R C'est ça.

Q En somme, ce qui relève de votre domaine, c'est de vérifier que l'on puisse rendre compte de toutes les recettes perçues et des argents en main durant l'année?

R Et des dépenses effectuées.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Si je comprends bien ce que vous avez dit, vous préparez le bilan et l'annexe A seulement; les autres documents qui sont annexés à la pièce 597 - je réfère à l'annexe B...

R L'annexe B...

Q ... c'est quelque chose...

R ... l'annexe C...

Q Un instant - l'annexe B, c'est quelque chose que vous faites à votre bureau, tout simplement pour accommoder les pilotes?

R C'est pour leur permettre de fournir à leurs membres un état complet.

Dans le passé, nous soumettions le bilan et l'état de revenus et dépenses, et eux allaient chez l'imprimeur, ils annexaient à notre état, notre bilan de revenus et dépenses, ils annexaient tous les renseignements que nous y joignons aujourd'hui.

Q En somme, quant à l'annexe B, vous ne faites aucun travail de vérification?

R C'est-à-dire que nous faisons des sondages pour s'assurer que quand le bureau de direction vote unepaye de temps, le décret d'une paye une distribution, qui serait plus exact, une distribution à ces pilotes, nous nous assurons que cette distribution-là a été faite à des pilotes actifs.

Q Vous vous assurez que ç'a été fait à des pilotes actifs. Qu'est-ce que vous entendez par


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

"des pilotes actifs"?

R Bien, c'est des pilotes qui ont signé, quand ils sont reçus pilotes, ils signent habituellement un document qui est en possession de la Corporation des Pilotes; ils sont agréés comme membre de la Corporation des Pilotes pour le district de Québec.

Q Alors, vous vérifiez sur ce document-là si le nom du pilote y apparaît?

R Oui, puis à part ça, enfin de compte quand un nouveau pilote est admis, c'est la responsabilité ..... du moins, c'est la responsabilité du bureau de direction - il y a une minute qui admet le pilote dans la Corporation, et nous tenons compte de toutes ces additions-là, et quand un pilote décède ou est mis à sa pension, ça passe encore par les minutes, et nous tenons à jour un tableau de tous les pilotes en service, et nous rappelons les chèques de distribution, nous faisons un sondage, nous rappelons les chèques avec la liste des pilotes que nous avons à jour.

Q Voulez-vous prendre un nom au hasard dans la première page de l'annexe B? N'importe quel.

R Le numéro 11.

Q Le numéro 11, monsieur Josaphat Boissonneault.

R Oui.

Q Vous avez vérifié les sommes qu'il a reçues, je présume, puisque vous le choisissez?

R Pas particulièrement pour lui; pour tous, pour tous les pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Voulez-vous expliquer à la Commission exactement ce que vous faites quand vous faites vos sondages, disons, dans le cas de monsieur Boissonneault?

R Bien, dans le cas de monsieur Boissonneault...

Q Ce n'est pas nécessaire de mentionner le revenu individuel du pilote.

R Dans le cas de monsieur Boissonneault, lorsqu'on a une minute du bureau de direction, il est décrété une distribution de tant, qui est répartie également entre les pilotes, suivant leur nombre de tours.

Nous vérifions la liste de distribution avec le chèque qui a été encaissé par monsieur Boissonneault.

Q Alors, vous référez à la minute adoptée, suivant vous, par le bureau de direction?

R C'est ça.

Q Et si vous y voyez le nom de monsieur Boissonneault - est-ce que vous voyez le nom de monsieur Boissonneault?

R Pas à la minute.

Q Pas à la minute?

R Pas à la minute.

Q Alors, la minute, qu'est-ce qu'elle contient?

R Elle contient la mention qu'il y a une distribution qui est autorisée aux pilotes pour la période de telle date à telle date, pour un montant de X, suivant le nombre de voyages effectués par les pilotes.

Q Maintenant, où obtenez-vous votre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



information à l'effet que disons, monsieur Boissonneault est un pilote actif? Qu'il a droit à la distribution?

R J'ai ma liste de pilotes qui est à jour.

Q Qui a compilé cette liste-là?

R Eh bien, je l'ai depuis 1934, enfin de compte, nous tenons notre liste à jour, et aussitôt que dans les minutes on accepte un apprenti pilote - on l'accepte comme pilote, bien, il est pilote jusqu'à temps qu'il soit suspendu.

S'il est suspendu, c'est mentionné dans les minutes, et s'il décède, c'est aussi mentionné dans les minutes, et de même s'il tombe sur le fonds de pension.

Q Vous dites: Lorsqu'on accepte un pilote, ça apparaît quelque part, mais comment obtenez-vous cette information-là? Est-ce que vous recevez un appel téléphonique de monsieur Ménard, disant: Un tel a été reçu pilote aujourd'hui, ajoutez-le à votre liste.

R Non.

Q Un autre tel est suspendu et un autre tel est décédé - qu'est-ce que vous faites?

R Ce sont les minutes de la Corporation qui me donnent cette source de renseignements-là.

Q Est-ce que vous allez-vous-même inspecter ces minutes-là?

R Bien, dans toute vérification de livres, nous inspectons les minutes de toute corporation; c'est essentiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, à chaque année, vous revisez complètement le livre des minutes de la Corporation?

R Ah, certainement, je l'ai dit tout à l'heure, quand nous examinons les dépenses, nous examinons les dépenses au point de vue paiement, et nous examinons aussi au point de vue approbation par les directeurs, et ça, c'est relaté dans les minutes.

Q Et vous constatez toute et chacune des minutes?

R Exactement, et nous prenons les notes dans notre dossier.

Q Est-ce que vous vérifiez, par exemple, dans le cas d'allocations de secours en maladie, si le montant qu'on alloue aux pilotes est celui auquel il a droit?

R De mémoire, j'aurais de la difficulté à vous répondre d'une façon exacte.

Q Référez-vous à la première page de l'annexe B; je vois dans un cas, un secours en maladie pour deux cents dollars ($200.00). C'est le premier cas qui apparaît.

Est-ce que vous avez vérifié si ce montant-là était celui auquel le pilote avait droit, suivant les règlements?

R Là, je ne pourrais affirmer d'une façon catégorique si c'est vérifié parce que..... je ne peux me rappeler si le montant des secours en maladie est indiqué aux minutes, mais je crois bien.

Q Vous croyez bien. Les secours en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



suspension, est-ce que ça serait indiqué aux minutes?

R Oui, ou au même titre que les secours en maladie.

Q Etes-vous certain ou...

R Je le crois. Je ne puis l'assurer parce que, comme je vous disais, j'ai la responsabilité directe de ce travail-là, mais je ne l'exécute pas dans tous ses détails, et c'est la raison pour laquelle je ne puis l'affirmer.

Q L'annexe C, est-ce qu'elle est préparée par votre bureau?

R Non, l'annexe B, l'annexe C, c'est la même chose pour l'annexe C.

Q Alors, on vous transmet ces informations que vous copiez sur votre papier?

R C'est exact. Ce sont des renseignements à titre d'informations, de détails des distributions, analyse des dépenses générales. Bien ça, c'est une analyse du compte de dépenses générales qui est mentionné à l'état de revenus et dépenses, et nous nous assurons enfin que ces informations-là concordent avec les chiffres de contrôle à l'état de revenus et dépenses, dans tous les cas.

Q L'analyse des dépenses générales contenue à l'annexe C, est-ce que c'est votre bureau qui l'a fait?

R Non, mais cette annexe-là, nous vérifions cette annexe-là, et c'est très facile de la vérifier, parce qu'elle est assez en détails, et comme je


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



disais, le nombre de transactions n'est pas tellement volumineux qu'on peut vérifier cette analyse-là.

Q Maintenant, vous la vérifiez de quelle façon? Par voie de sondage? Où est-ce que vous vérifiez tous et chacun de ces items?

R Là, voyez-vous, vous parlez d'une vérification de la distribution répartie sur chacun des items. Toutes ces dépenses au montant de $6,193.61 ont été vérifiées avec les pièces justificatives et les chèques appuyant ces déboursés-là.

Ce tableau-là annexé, c'est juste une distribution de l'item dépenses générales pour donner les renseignements qui étaient demandés par les pilotes à l'assemblée générale. C'est à titre informatif.

Q Voici, monsieur Huot ...

R Et je suis en mesure de vous dire que nous le vérifions.

Q Voici, monsieur Huot, je vais vous dire ce que j'ai en arrière de la tête: Voici un bilan où plusieurs documents qui sont donnés à des pilotes, à des gens, soit dit sans blesser les pilotes, qui n'ont peut-être pas beaucoup d'expérience en comptabilité. Toutes ces feuilles contiennent toutes sortes d'informations, sont données sur votre papier, et à toute apparence, toutes ces informations-là émanent de votre bureau, avec un certificat au début.

Alors, je veux être bien sûr - je veux établir exactement ce que vous avez vérifié dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



tout ça, parce que je pense que les gens, en reçevant ce document-là sont peut-être sous l'impression que vous avez tout vérifié complètement; tandis que ça ne semble pas le cas.

R Bien, si toutes les vérifications de livres que nous faisons actuellement étaient aussi complètes que celles de la Corporation des Pilotes, ça serait un bel objectif à obtenir.

Q Vous ne feriez pas plusieurs vérifications par année?

R Voici: La vérification que nous faisons nous permet de donner une opinion sur les états financiers de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et nous le mentionnons au rapport des vérificateurs; nous avons fait un examen des livres et comptes de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent pour l'année se terminant le quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962); nous avons obtenu tous les renseignements et toutes les explications que nous avons demandés.

La seule restriction que nous mettons, c'est qu'aucune réserve n'a été créée pour pourvoir à la dépréciation du mobilier de bureau, parce que habituellement, il est reconnu, en principe de comptabilité, que tout actif se déprécie. Vu qu'il a toujours été dans la pratique, à la Corporation des Pilotes, de ne pas déprécier le mobilier, nous mettons cette remarque-là.

Et nous terminons notre rapport en disant


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



que nous faisons rapport que dans notre opinion, le bilan ci-dessus est rédigé de manière à représenter fidèlement l'état véritable et exact des affaires de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent en date du quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), du mieux que nous avons pu nous rendre compte par les communications, et ainsi de suite.

Q Revenant à l'annexe C, prenons l'item "Assemblée annuelle, avis, rapport et salle, $242.64." Est-ce que vous avez vérifié ces dépenses-là?

R Exactement.

Q Quand je dis "vous", je dis: Votre bureau?

R Exactement.

Q Est-ce qu'il en est ainsi pour toutes les dépenses qui sont indiquées au compte d'analyse des dépenses générales à l'annexe C?

R Exactement.

Q Quant aux détails des distributions à l'annexe C, est-ce que vous avez vérifié si les distributions, les seize distributions qui sont indiquées ont été faites au montant indiqué et à la date indiquée?

R D'une façon particulière, non. Nous avons procédé par sondage, je crois que nous prenons je crois que c'est: quatre distributions que nous vérifions.

Q Sur 16?

R Sur 16.

Q En moyenne, c'est ça, par année?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Parce que ça serait.....

Q Maintenant, voulez-vous tourner à l'annexe D, s'il vous plaît, au titre "Informations générales". Où obtenez-vous le détail de ces informations générales que vous donnez à votre annexe D annexée à votre bilan?

R D'abord, je dois vous faire remarquer que ce n'est pas annexé au bilan, c'est annexé à l'état financier. Ce sont des renseignements qui nous sont fournis par le comptable.

Q Est-ce que vous avez vérifié l'item déplacements dans le port de Québec, quant à l'exactitude du montant?

R ..... oui, nous avons vérifié ces items-là.

Q De quelle façon?

R Bien, comme je l'expliquais tout à l'heure, en vérifiant nos revenus de la Corporation, et par confirmation directe avec le département du Transport, en fin d'année.

Q Maintenant, toujours à l'annexe D, la liste des pilotes par ordre de séniorité, est-ce que vous avez eu quelque chose à faire avec ça, ou si c'est une liste qui vous a été fournie?

R Aucunement, ça nous est fourni.

Q Vous l'avez reproduite?

R Nous l'avons reproduite.

Q Il n'y a aucune vérification de votre part sur ça?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Comme je le disais tout à l'heure, nous avons la liste à jour des pilotes, et je ne puis vous assurer qu'elle a été vérifiée avec cette liste fournie.
Q Maintenant, quant à vos états financiers du fonds de pension, est-ce que les commentaires que vous avez faits pour les annexes dans le cas de la Corporation s'appliquent aussi dans le cas du fonds de pension? L'annexe A, est-ce qu'elle a été préparée et vérifiée par vous?
R L'annexe A fait partie intégrante des états financiers, le bilan et l'état de revenus et dépenses; ça, ça fait partie intégrante des états financiers.
Q Vérifiez-vous les comptes de banque?
R Pardon?
Q Les comptes de banque?
R Si...?
Q Vous vérifiez les comptes de banque?
R Exactement, nous vérifions les comptes de banque, les comptes de caisse, les placements, l'existence physique des placements a été contrôlée, tous les revenus des placements ont été contrôlés, les achats et ventes de placements ont été contrôlés, et la distribution faite aux pensionnaires a été contrôlée.
Q Alors, l'annexe B au bilan du fonds de pension a été contrôlée par vous?
R Exactement, ainsi que l'annexe C.
Q Est-ce que c'est un contrôle par voie de sondage, ou un contrôle item par item?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Non, dans le cas des pensions, nous avons vérifié en entier.

Q En entier?

R En entier, et même, on nous demande, lorsqu'un nouveau pensionnaire est admis au fonds de pension, de vérifier l'établissement de sa pension.

Q Est-ce que vous préparez des états financiers distincts pour l'Association des Pilotes? Vous êtes au courant qu'il existe l'Association et la Corporation des Pilotes, n'est-ce pas?

R ..... bien, aller jusqu'à il y a.....

Q La Corporation a été formée en mil neuf cent soixante (1960).

R Trois ans, en mil neuf cent soixante (1960), avant ça, ç'avait le nom de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Maintenant, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent s'est substituée, en autant que je me rappelle, s'est substituée à l'Association des Pilotes, et j'ai tout dans mes dossiers, au bureau, j'ai tous les renseignements à cet effet-là.

Q Alors, en autant que vous êtes concerné, il y a tout simplement un groupement qui serait la Corporation des Pilotes?

R Dans l'année où cette transformation s'est faite, nous avons fait un rapport à ce sujet dans notre vérification, à l'effet qu'il y avait eu absorption de l'une par l'autre, ou quelque chose de semblable.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Etes-vous au courant qu'apparemment l'Association des Pilotes existe encore, concurremment avec la Corporation des Pilotes?

R Non.

Q Je ne parle pas du fonds de pension?

R Non monsieur.

Q Etes-vous au courant que suivant les témoignages qui ont été donnés, sur 77 pilotes, il y en aurait 71 dans la Corporation, tandis qu'il y en aurait 77 dans l'association?

R Je ne suis pas au courant de ces détails-là.

Q Est-ce que quelqu'un, un pilote, par exemple, vous aurait demandé des détails financiers de l'Association, depuis mil neuf cent soixante (1960)?

R Pas à ma connaissance.

Q Pas à votre connaissance. Vérifiez-vous parfois la façon dont les droits de pilotage et autres revenus des pilotes sont payés à la Corporation? Savez-vous si c'est payé par chèque ou en argent sonnant?

R Je présume que c'est payé par chèque.

Q Avez-vOus déjà vérifié les chèques?

R Pas moi personnellement, dans ces dernières années, mais les chèques, nous ne pouvons pas les vérifier, parce que les chèques reçus du département des Transports sont déposés, et ils retournent au département du Transport.

Les borderaux sont là, et puis, on voyait - on voit sur les copies de bordereaux: Departe-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



ment du Transport, tel montant.

Q Etes-vous au courant que ces chèques du ministère des Transports ou du gouvernement, devrais-je dire, sont faits à l'ordre de l'Association des Pilotes?

R Je ne suis pas au courant, parce que, à ma souvenance, je ne les ai jamais vus, ces chèques-là.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Fédération des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Huot, voulez-vous vous référer à votre annexe B le bilan, au poste "distribution"?

R Oui.

Q Est-ce qu'il est exact pour moi de dire que malgré que Les montants qui sont indiqués à ce poste sont des montants qui ont trait, évidemment, à des distributions, ces montants n'ont pas en fait nécessairement été payés aux pilotes, au moment où le bilan a été émis?

R Pas nécessairement, parce que si vous référez au bilan, vous allez voir qu'il y avait des comptes à recevoir pour un montant de $66,900.00, et qu'à la date du bilan, on avait voté une distribution aux pilotes, qui est mentionnée dans les comptes à payer, distribution à payer aux pilotes $57.296.92.

Cette distribution-là a été payée aux pilotes, probablement au cours de l'année mil neuf cent soixante-trois (1963). Ce qui est mentionné, ce sont..... attendez une minute, là.... non, à l'annexe B,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



c'est plutôt la distribution aux pilotes, ce n'est pas l'analyse du revenu, c'est l'analyse de la distribution.

C'est exact que cette distribution-là a été effectuée aux pilotes en entier, dans l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et si vous référez à l'annexe A, à l'état revenus et dépenses, nous établissons le revenu net pour l'exercice à..... et la distribution aux pilotes effectuée dans l'année totalise, sous l'item pilotage $973,000.00 qui correspond au total de mon annexe B: $973,000.00.

En conséquence, tout montant apparaissant à l'annexe B comme distribution aux pilotes a été effectivement payé aux pilotes durant cette année-là.

LE PRESIDENT:

Q C'est ce qui apparaît sur leur T-4?

R Ah, le T-4..... je n'ai aucune responsabilité là-dessus.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Huot, alors, pouvez-vous me donner une explication de ce qui apparaît à l'item C, détails des distributions, et au bas de cet état: A reçevoir $750.00?

R Ah bien là, je m'aperçois que le montant à recevoir, c'était la dernière distribution qui est comprise dans la distribution à payer.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que l'explication de ce $750.00 à recevoir n'existerait pas dans un item de l'actif, comptes à recevoir $66,925.58?

R Oui, exactement. Je reviens un peu à ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'on a vu - on a compris comme distribution aux pilotes ce $750.00 là dont la distribution a été autorisée en fin d'année, et, au quinze (15) décembre, on ne l'avait pas effectuée réellement.

Ce qui a dû arriver: Dans les quelques jours suivants le quinze (15) décembre, on a recouvré les comptes à recevoir au montant $66,000.00, et on a payé cette distribution de $750.00 qui est inscrite au passif sous la rubrique: Distribution à payer aux pilotes.

Q Maintenant, quand vous préparerez le bilan de 1963, est-ce que vous allez vérifier - j'imagine que vous allez le faire - si ce montant à recevoir a été enfin payé aux pilotes?

R Exactement.

Q Et ce montant sera payé à une date ultérieure au quinze (15) décembre?

R Au quinze (15) décembre.

Q C'est-à-dire, l'année suivante dans la majorité des cas?

R C'est ça.

TRANSQUESTIONNE par Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Une seule question, monsieur Huot: On vous a demandé s'il y avait une réserve pour fonds de grève. Vous avez répondu "non". Est-ce qu'il y a une réserve quelconque?

R Une minute, on m'a demandé s'il y avait un fonds de grève. J'ai dit qu'à ma connaissance, les états - il n'y en a pas de mentionnés aux états financiers. Je n'ai jamais eu connaissance qu'il existait un fonds de grève.

Q Est-ce qu'il y aurait des réserves quelconque?

R Pasplus.

Q Pas plus?

R Pas plus.

Q En autant que vous êtes concerné, est-ce qu'on peut dire que tous les revenus de la Corporation, jusqu'à la dernière cent sont distribués aux pilotes après déduction des dépenses?

R Exactement.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Huot, vous êtes comptable depuis combien d'années?

R Je suis comptable agréé depuis mil neuf cent trente-six (1936).

Q Vous avez eu l'occasion, dans votre expérience, de voir un grand nombre de livres de minutes des diverses compagnies, corporations, associations, etc.?

R Exactement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous seriez en mesure de dire si d'après votre expérience, les livres de minutes des corporations de Pilotes et de l'Association sont tenus d'une façon qui est même supérieure à la moyenne de la tenue des livres de minutes de corporations...

R Les livres de minutes de ces corporations sont très bien tenus, et avec force détails, très très très détaillés, même les annotations que nous sommes obligés de prendre dans nos procédures, bien, c'est très très long et c'est très détaillé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Je voudrais corriger un peu ce qui a été dit: On a demandé si les livres de minutes de l'Association et de la Corporation...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et des corporations.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q ... et des corporations étaient bien tenus. Est-ce que vous avez vu, depuis mil neuf cent soixante (1960), le livre des minutes de l'Association?

R ..... moi personnellement, je ne l'ai pas vu, et mon personnel n'a pas dû le voir, parce que l'Association, au point de vue vérification de livres, s'est éteinte quand la Corporation s'est substituée à l'Association.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, vos remarques quant à la bonne tenue du livre de minutes s'appliqueraient uniquement aux livres de minutes des corporations?

R Et elles peuvent s'appliquer également aux minutes de l'Association, jusqu'en mil neuf cent soixante (1960), alors que l'autre corporation s'y est substituée.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

WILFRID MENARD

Interroge par Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Ménard, quel est votre âge?
R Trente-deux ans.
Q Quelles sont vos fonctions, actuellement?
R Je suis secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, et puis de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous.
Q Depuis quand occupez-vous ces fonctions?
R Depuis deux ans.
Q Je vous montre la pièce 672, qui contient les règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, ainsi


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



que de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous. J'attire votre attention en particulier sur les articles 25 et 26 du règlement général numéro 1 de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.....

R Oui.

Q ..... ainsi que sur l'article - les articles 7 et 8 du règlement général numéro 1 de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous.

R Oui.

Q Vous connaissez très bien, j'imagine, ces deux articles?

R Oui.

Q Est-ce que ces deux articles définissent correctement les fonctions que vous remplissez en fait dans ces deux organismes?

R Oui. D'abord, l'article 25 du règlement général numéro 1 de la Corporation, donne les fonctions du secrétaire qui sont en même temps le secrétaire-trésorier, lorsque le même type occupe ce poste, il agit comme secrétaire aux assemblées, et donne les avis de convocation, il a la garde du sceau de la Corporation, il signe avec le président les documents qui requièrent sa signature, et il exerce toutes autres fonctions que lui assigne le Conseil d'Administration. Ensuite, dans l'exercice de ses fonctions, il est responsable au Conseil d'Administration et à l'assemblée annuelle, et non à chaque membre en particulier.

Au paragraphe G, d'autres fonctions qu'on attribue au secrétaire, c'est-à-dire qu'il donne lecture de tout procès-verbal régulièrement adopté, à tout membre qui en fait la demande, et ceci s'applique également à la correspondance, - les membres


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qui se présentent au bureau et qui demandent de la correspondance peuvent l'obtenir.

L'article 26 donne les fonctions du trésorier comme tel, c'est-à-dire qu'il a la charge de l'argent et des fonds de la Corporation, des voûtes également. Il est responsable de leur emploi conformément aux règlements et à l'autorisation du Conseil d'Administration. Il signe les chèques et effets de commerce. Il a la garde des livres où sont enregistrées les opérations et affaires de la Corporation; il exerce aussi toutes autres fonctions que peut lui assigner le Conseil d'Administration.

Q Et ces fonctions-là sont des fonctions que vous exercez en fait dans la Corporation?

R Oui, c'est exact.

Q Si vous prenez les articles 7 et 8, les descriptions de fonctions sont...

R Identiques, je crois.

Q ... à peu près identiques, semble-t-il?

R Oui.

Q Et encore là, ces fonctions, est-ce que vous les exercez, effectivement?

R Oui, pour la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous.

Q En tant que trésorier, vous avez la garde des fonds des Corporations; est-ce que vous avez un cautionnement?

R Oui, d'après les règlements, j'ai un cautionnement de dix mille dollars ($10,000.00), sous forme de police d'assurance.

Q Et ce cautionnement est-il constamment en vigueur?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Toujours.

Q Je constate que parmi vos fonctions de secrétaire, il existe celle, évidemment, de tenir les livres des assemblées générales des membres des assemblées du Conseil d'Administration et des divers comités. Est-ce que vous êtes présent à toutes les assemblées des comités ou assemblées générales des Corporations?

R Oui, toujours.

Q Et est-ce que les procès-verbaux de ces assemblées sont effectivement tenus par vous-même?

R Oui.

Q Est-ce que les procès-verbaux des assemblées du Conseil d'Administration, du Conseil de Régie ou encore de l'assemblée générale annuelle sont effectivement lus à chaque assemblée subséquente?

R Oui, c'est exact; ils sont toujours lus aux assemblées qui suivent.

Q Et j'imagine - est-ce qu'ils sont soumis à l'approbation des membres?

R Oui, ils sont approuvés.

Q En bonne et due forme?

R Oui.

Q En tant que trésorier, pourriez-vous me dire qui signe les chèques de dépenses dans vos Corporations?

R C'est un des administrateurs et moi-même.

Q Est-ce que ça signifie que vous devez toujours être un des signataires?

R Oui, toujours.

Q Comment procède-t-on?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Vous dites: "un des administrateurs". Est-ce que ça veut dire que tous les administrateurs avec vous ont le droit de signer pour la deuxième signature?

R Oui, oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent:

Q Comment procède-t-on quant à l'approbation des dépenses dans vos Corporations et dans l'Association?

R Les dépenses sont soumises au Conseil d'Administration à l'assemblée régulière ou spéciale pour approbation. Toute dépenses, je dirais, mineure, n'est pas nécessairement approuvée avant d'être payée, j'entends, comme le téléphone et ces affaires-là; toute dépense qui peut comporter un certain montant plus élevé est toujours approuvée avant les assemblées, c'est-à-dire, est toujours approuvée à l'assemblée avant d'être payée.

LE PRESIDENT:

Q Quelle sorte d'assemblée?

R L'assemblée du Conseil d'Administration ou du Comité de Régie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'avant de signer des chèques remboursant les dépenses d'un administrateur, vous exigez un état détaillé des dépenses?

R Oui, chaque administrateur produit un compte de ses dépenses, un compte signé, avant qu'elles soient payées.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Je vous montre la pièce 678.

R Oui.

Q Est-ce que vous sauriez me dire si c'est la pièce - si c'est la formule qui est utilisée en rapport avec les comptes de dépenses des administrateurs?

R Oui, c'est une formule qui a été préparée justement pour cette fin-là.

Q Depuis quand cette formule existe-t-elle?

R Depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Est-ce qu'il y a une voûte dans votre bureau?

R Oui.

Q Qui a connaissance de la combinaison de la voûte?

R Moi-même d'abord, et puis j'ai unefille qui travaille au bureau, l'assistante.

Q L'assistante-secrétaire?

R Sténo-dactylo.

Q Est-ce qu'il y a - est-ce qu'un des administrateurs a connaissance de la combinaison de la voûte?

R Aucun.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce que la combinaison est changée de temps à autre?

R Non, pas fréquemment.

Q Est-ce qu'elle a été changée depuis dix années?

R Je ne me souviens pas.

Q Est-ce que votre secrétaire, ou l'autre qui connait le numéro, a été changée depuis quelques années?

R Une seule fois.

Q Alors, ça fait trois personnes qui le savent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quand? - est-ce que vous occupez le même édifice depuis les douze dernières années?

R Non.

Q Quand avez-vous changé de bureau?

R En mil neuf cent soixante et un (1961).

Q Est-ce que vous avez transporté la voûte avec vous?

R Non.

LE PRESIDENT:

Q Alors, c'est une voûte inamovible?

R .....

Q Alors, le numéro decette façon-là, a changé?

R Il a changé pour l'ancien.

Q Alors, c'est là où vous voyez le grand avantage du contre-interrogatoire.

R Je voyais venir la question.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je vous avouerai que je ne la voyais pas venir.

J'imagine que c'est un bureau qui ferme à clef, le bureau de la Corporation?

R Oui, d'ailleurs...

Q Combien de personnes ont une clef de votre bureau?

R Deux.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Quelles sont ces personnes?
R La sténo-dactylo et moi-même.
Q Est-ce qu'un des administrateurs a jamais eu une clef en sa possession?
R Non.
Q Qu'est-ce qui arrive quand un des administrateurs ou le président, par exemple, désire aller au bureau pour travailler ou pour consulter certains documents?
R Bien, je vais au bureau en même temps, avec lui.
Q Alors, quand un administrateur désire aller au bureau, ça exige votre présence?
R Oui, ou du moins l'assistante.
Q Ou du moins l'assistante-secrétaire?
R Oui.
Q Et quand vous avez déménagé, est-ce que vous avez gardé les mêmes clés de bureau?
R Non, on n'a pas apporté la porte.
Q Pour souligner les avantages du ré-examen, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Evidemment, c'est un point très mineur.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Q Maintenant, j'aimerais que vous nous expliquiez sommairement le règlement numéro 2 de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et qui fait partie de la pièce 672


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



quant à l'administration du fonds commun des droits de pilotage.

Pourriez-vous nous dire tout d'abord comment on calcule les tours auxquels a droit chacun des membres?

R Durant la saison, je prends la liste que le Ministère des Transports nous fournit, c'est-à-dire la liste quotidienne du tour. La paie est faite à chaque quinzaine; jeprends la liste de la quinzaine, et je détermine le nombre de tours avec lequel on va procéder pour déterminer la distribution, c'est-à-dire que tout membre qui aura plus de deux tours en retard, verra sa distribution déduite d'autant, à la distribution même.

LE PRESIDENT:

Q Je ne suis pas clair sur la liste. D'où vient-elle?

R Du Ministère...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q D'où vient cette liste que vous recevez?

R Du Ministère des Transports, le bureau de dispatching, si on veut.

Q Et vous recevez une liste à tous les quinze jours?

R Je la reçois tous les jours, mais pour la paie, je prends la dernière liste de chaque quinzaine, parce que la paie est faite chaque quinzaine.

LE PRESIDENT:

Q Vous additionnez les listes?

R Le total est reporté de liste en liste, quotidiennement.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous voulez dire en somme qu'à chaque jour, le Ministère vous fait parvenir une nouvelle liste sur laquelle on a ajouté les tours accomplis?

R Oui.

Q Depuis la veille?

R Oui, c'est ça.

Q Et en définitive, ce que vous prenez à toutes les quinzaines, c'est la dernière liste, j'imagine, avant la paie?

R .....

Q Est-ce que c'est bien ça?

R Oui, la dernière liste.

Q Et vous vous basez sur cette liste?

R .....

Q Est-ce que vous vous basez sur cette liste pour établir la distribution?

R Oui, mais avant de se baser sur cette liste-là, il faut déduire le montant total des dépenses, d'abord du montant total de la recette de la quinzaine; il faut déduire les dépenses, et ensuite, la distribution qui est payée directement aux pilotes, distribution hors port, comme les déplacement, les détentions, les classes A, et ainsi de suite, et la balance, on la répartit entre les pilotes d'après le nombre de voyages faits durant la quinzaine.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que les tours alloués aux administrateurs, par exemple, pour assembler apparaissent sur cette liste que l'autorité de pilotage vous fait parvenir?

R Oui, ces tours apparaissent, c'est moi-même qui leur communique durant la quinzaine, et ils les additionnent sur la liste.

Q Alors, si je comprends bien, pour les fins de calcul du nombre de tours, vous prenez la liste préparée par l'autorité de pilotage telle quelle.

R Oui.

Q Je vous montre la pièce 643 intitulée "Tour de rôle pilotes de la circonscription de Québec"?

R Oui.

Q Est-ce que c'est une liste de ce genre que vous recevez régulièrement?

R Oui, c'est ces listes-là, c'est exact.

Q Et est-ce que c'est une liste comme celle-ci que vous utilisez à la quinzaine pour faire votre distribution?

R Oui. Maintenant, j'utilise celle du quinze (15) et celle du trente (30), personnellement.

Q Est-ce que pour cette distribution, vous soustrayez le nombre de tours à la fin du mois du nombre de tours accomplis le quinze (15) du mois?

R .....

Q Comment procédez-vous?

R C'est-à-dire que si..... on s'est basé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sur ce tour-là la dernière paye, on se base sur le nombre de tours qui s'est fait durant la quinzaine.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, vous étant servi de la liste du quinze du mois, quand vous êtes au 31 de ce mois-là, vous soustrayez de la liste du 31 les nombres qui apparaissent sur la liste du quinze?
R Oui.
Q Ceci vous donne le nombre de tours pour chaque pilote?
R Oui. Le pilote qui n'a pas fait ce nombre-là, qui est en retard de plus de deux, on lui enlève un montant correspondant sur la paye.
Q Alors, ceux dont le nombre de tours sont égaux à deux près...
R Oui.
Q ... vous leur payez le même montant?
R Oui, durant la saison.
O Quitte à rajustement à la fin de l'année?
R A rajustement à la fin de l'année.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous nous dire à quoi correspond - à deux tours près de quoi?
R De la moyenne faite durant la quinzaine.
Q Et la moyenne faite durant la quin-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



zaine, comment la calculez-vous, par exemple, à même ce document?

R Bien là.....

Q Qui est la pièce 643?

R La pièce 643, vous voyez..... on pourrait la calculer à 46.

LE PRESIDENT:

Q Ce n'est pas la moyenne dans la quinzaine, mais la moyenne depuis le début de l'année?

R Là, on calcule 46; par contre, on soustrait l'autre de la quinzaine précédente.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous fonctionnez constamment de moyenne en moyenne?

R Oui.

Q Et de quinzaine en quinzaine?

R De quinzaine en quinzaine.

Q Mais, cette moyenne, est-ce que vous faites une moyenne arithmétique?

R Non, c'est le nombre moyen de voyages qui donne droit au salaire maximum.

Q Ce n'est pas clair, j'en suis sûr.

LE PRESIDENT:

Q Prenons un exemple: Par conséquent, un pilote qui, dans la première quinzaine d'un mois aurait deux tours en bas de la moyenne...

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q ... recevrait le même montant que les pilotes qui ont juste la moyenne?

R Oui, c'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ou plus que la moyenne?

R Ou plus que la moyenne, oui.

LE PRESIDENT:

Q Et l'autre quinzaine, s'il ne fait que deux tours...

R Bien là, il va être en retard, pendant que les autres - s'il ne fait que deux tours dans la quinzaine pendant que les autres en ont fait dix, il va être huit en retard, plus deux autres.

Q Il va être complètement en-dessous de la moyenne, il n'aura rien?

R Il n'aura rien, là.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et cette moyenne-là de la quinzaine, à la fin du mois, en prenant cette liste 643, si vous aviez les résultats à la fin du mois, on voit qu'il y a une quantité de tours à 45½, 46, 46½, 47; comment vous baseriez-vous pour établir la moyenne? Est-ce que ça serait juste en regard de ce document? Vous dites: Ca semble autour de 46.

R On voit justement, en regardant ici que les pilotes mentionnés là ont piloté régulièrement,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce qui veut dire que le 46 n'est pas en retard dans ses voyages, il a piloté régulièrement, s'il en a 46; pendant que l'autre en a 47, c'est une coïncidence, parce qu'il est parti sur un navire pendant que l'autre est parti avant.

Q Je comprends, mais ce que vous dites là ne dit absolument pas comment vous décidez que la moyenne va être 46, 47 ou 42?

R Bien, on se base sur la liste.

Q Oui.

R Là, il semble que les pilotes - je n'ai pas vérifié les noms, par exemple - il semble que les pilotes qui sont là-dessus, sur cette liste-là, ont fait normalement - c'est-à-dire, ceux qui ont piloté régulièrement ont fait 46 voyages; ceux qui ont fait 47, c'est parcequ'ils ont eu l'occasion peut-être de faire un voyage ou d'avoir un navire plus vite, de faire un voyage sur un autre. C'est pour ça que je prends 46. 46 est le nombre minimum qu'un pilote aurait dû faire pour avoir la pleine distribution.

Q Mais vous décidez ceci arbitrairement, en regardant le document? - Enfin, je ne voudrais pas dire "arbitrairement", c'est peut-être exagéré, mais cependant, juste à l'oeil?

R Non, je vérifie la liste; si un pilote, comme le premier en haut, 45½, je vérifie s'il a piloté régulièrement; le deuxième aussi, s'il a piloté régulièrement. Là, je dis: 46, parce que j'ai présumé que celui-là n'avait pas piloté régulièrement,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et s'il était retardé, s'il s'était fait retarder, il aurait eu 46, régulièrement, comme les autres, ou plus.

LE PRESIDENT:

Q Dans vos calculs, vous ne prenez pas une moyenne aussi stricte pour arriver à un huitième, un seizième ou un trente-deuxième de tour?
R Non.
Q C'est un calcul le plus près possible, quitte à ajustement à la fin de l'année?
R Oui.
Q C'est bien ça?
R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Une fois que vous avez calculé cette moyenne des tours durant la quinzaine...
R Oui.
Q ... comment procédez-vous à établir la valeur de la distribution, ou la valeur du tour?
R ..... la façon exacte de procéder, on divise par le nombre de pilotes, c'est-à-dire si un pilote a fait six voyages pendant que les autres en ont fait 8, on calcule la moyenne de six dixièmes de pilote, et on divise par le nombre, s'il y a 70 pilotes qui ont fait le nombre total, ça fait tout de suite 70, et s'il y en a six qui ont fait les six dixièmes, on rajoute six fois six dixièmes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



LE PRESIDENT:

Q Ca va faire 76.6 pilotes?

R Oui.

Q Et vous allez diviser votre montant par 76.6?

R Par 76.6, oui, et là, ça nous donne notre montant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quels sont les items qui n'entrent pas dans la distribution pour fins du calcul de la moyenne de la valeur des tours?

R Bien, les dépenses, d'abord, et puis les distributions hors port, soit les déplacements, les classes, les détentions, les classes A.

Q Pourriez-vous dire ce que c'est que les classes A?

R C'est le montant payé aux pilotes de classe A lorsqu'ils vont sur des navires de plus de dix mille tonnes net.

Q Ce montant, est-ce que vous en connaissez la valeur?

R C'est: $25.00. Maintenant, on paye aux pilotes moins le 10% qui est versé au fonds de pension.

Q Et les attributions hors port, si je ne m'abuse, apparaissent à l'article 11?

R A l'article 11.

Q Du règlement numéro 2, n'est-ce pas?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Du règlement numéro 2.

Q Est-ce que les distributions se font à toutes les quinzaines durant toute l'année?

R Oui, excepté les mois d'hiver.

Q Alors, comment procédez-vous? De quelle période à quelle période se font les distributions?

R Les distributions se font du cinq (5) mai - c'est-à-dire du premier (1er) mai au trente et un (31) décembre, au cinq (5) janvier, si on veut, plus exactement, ou tout résidu par la suite.

Q Et les sommes que vous faites parvenir à toutes les quinzaines, est-ce que vous annexez - ces sommes-là sont-elles payées par chèque?

R Oui.

Q Et est-ce que vous annexez des documents aux chèques que vous faites parvenir à chaque quinzaine?

R Oui, d'abord on annexe avec le chèque un feuillet qui est remis à chaque pilote, qui contient sa part de distribution, ses déplacements s'il en a, et détention; tous détails, et ensuite un bordereau de paye qui est donné à tous les membres, donnant le montant de la distribution et les dépenses, enfin, la façon dont l'argent est réparti.

Q Est-ce que vous auriez avec vous un exemplaire de ces documents?

R Oui.

Q Je vous montre la feuille 597 intitulée "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



distribution numéro 6."

R Oui.

Q Est-ce que c'est bien un des documents que vous faites parvenir à chaque quinzaine?

R Oui, c'est ça.

Q Est-ce que vous sauriez - est-ce que vous auriez une copie des autres documents que vous avez mentionnés dans votre témoignage?

R .....

Q Vous me montrez un document intitulé "Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent" avec diverses mentions, en particulier: Salaires, retenues, arrérages, etc. Comment désigneriez-vous ce document?

R .....

Q Est-ce qu'il s'agit d'un bordereau?

R Feuillet de paye ou bordereau de paye.

Q Bordereau de distribution?

R De distribution, c'est-à-dire, oui.

Q Je désirerais déposer un exemplaire de ce document sous la cote 684, intitulée "Bordereau de distribution de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent."?

R .....

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que ceci, c'est le document qui parvient à chaque pilote, avec son chèque?

R Avec le chèque, et l'autre aussi.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Quand vous dites "l'autre"...

R Pièce 597, également.

LE PRESIDENT:

Q Et là aussi, il y a un grand détail de toutes les dépenses pour toute la quinzaine, qui a déjà été produit comme pièce 597?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que ce sont les deux seuls documents que vous faites parvenir à chaque quinzaine, avec le chèque, évidemment?

R Oui.

Q Est-ce que vous pourriez expliquer sommairement les mentions qui apparaissent sur ce bordereau de distribution?

R D'abord, la première colonne, distribution, c'est le montant versé à chaque pilote pour les pilotages faits durant la quinzaine.

Déplacements, c'est le montant qu'un pilote reçoit...

Q Excusez-moi de vous interrompre tout de suite - distribution, est-ce que c'est la valeur moyenne du tour? Qu'est-ce que c'est exactement? Ou si c'est le montant total du chèque?

R Non, c'est la valeur moyenne du tour.

Q La valeur moyenne du tour?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, disons que le tour vaut $130.00...

R Multiplié par...

Q ... et vous multipliez par le nombre de tours ...

R Oui.

Q ... accomplis par ce pilote en particulier?

R C'est-à-dire, ce n'est pas nécessairement la moyenne du tour; c'est les recettes de la quinzaine.

Q Est-ce que ce sont les recettes totales de la quinzaine?

R Oui.

Q Qui apparaissent sur la distribution?

R Les recettes totales, moins les dépenses et les distributions à part.

Q Est-ce que vous auriez, par exemple, un montant qui pourrait être indiqué là? Cinquante mille dollars ($50,000.00), sous le mot "distribution"?

R Total individuel, je veux dire.

Q Alors, ce total individuel sous la mention "distribution" ce serait..... est-ce que ce serait la valeur totale des tours accomplis et gagnés par ce pilote en particulier?

R Oui.

Q La valeur à laquelle il avait droit en vertu des règlements?

R Oui.

Q Disons qu'il y a eu 5 tours d'accomplis


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



durant la quinzaine, comme moyenne, et que ce pilote soit dans la moyenne, sur l'opération, disons, le montant mentionné sous l'item "Distribution" sera ensuite de cinq fois cent trente dollars ($130.00)?

R Bien, ce n'est pas - c'est basé sur les recettes, ce n'est pas nécessairement l'argent d'un revenu de la quinzaine, c'est une recette de la quinzaine. Alors, le pilote qui aura un voyage en retard recevrait cent trente dollars ($130.00) de moins.

Q Je postule qu'il est dans la moyenne.

R Il va recevoir le plein montant.

Q Il va recevoir le plein montant, et c'est le montant qui apparaît à la distribution?

R Oui.

Q Et le déplacement?

R Le déplacement, c'est toute somme payée à un pilote pour le déplacement d'un navire, c'est-à-dire, ça, le compte est fait au nom du pilote, et c'est versé directement au pilote, toujours moins la contribution au fonds de pension, la déduction.

Q Déplacement, ce sera le montant auquel a droit le pilote en particulier auquel vous envoyez ce bordereau?

R Oui. Détention, c'est, en somme, la même chose. La classe A également; ça change de titre.

Secours maladie, c'est le secours maladie accordé à un pilote malade en vertu des règlements.

Secours suspension, c'est le secours


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



accordé à un pilote qui est temporairement suspendu par l'autorité de pilotage.

Ensuite "Retenue assurances" c'est la contribution à l'assurance maladie, hospitalisation, pardon.

Le montant net, c'est le total du salaire moins les retenues.

Alors, montant net, le numéro du folio, c'est le numéro du chèque, la date et le nom du pilote, au bas de la formule, nom du bateau, c'est pour donner le détail des déplacements et détentions, et classe A qui sont payés; on inscrit le nom du bateau et le montant.

Q Et vous avez une mention "Arrérages" à gauche, au bas de la formule.

R Ca, c'est le total des comptes à reçevoir à cette période-là.

Q Total en rapport avec quoi? Est-ce que c'est le total des comptes à recevoir par la Corporation?

R Des comptes à recevoir par la Corporation, oui.

Q Disons que vous avez $60,000.00 de dûs, est-ce que c'est ce montant-là qui apparaîtrait là?

R Oui.

Q Alors, c'est une information?

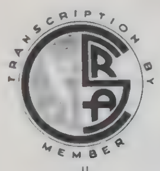
R C'est une information pure et simple.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Pure et simple pour informer le pilote de ce qui a été gagné à date par la Corporation - par les pilotes de la Corporation de la circonscription?
R Oui.
Q Et le montant effectivement payé?
R Oui.
Q Alors, le montant net qui apparaît sur la formule 684, est-ce que ce serait le montant du chèque?
R Le montant du chèque, oui.
Q Sur cette formule apparaît une mention "secours-maladie, secours suspension." Je constate que les articles 14 et 15 du règlement numéro 2 prévoient ces dispositions?
R Oui.
Q Est-ce que vous pourriez nous expliquer sommairement quelles sont les dispositions à cet égard, dans vos propres termes?
R Un pilote qui est empêché de travailler pour cause de maladie peut faire une demande de secours maladie au Conseil d'administration, et puis, si le Conseil d'administration accepte, accorde la demande, ce pilote reçoit 50% de la distribution des autres.

Et dans le cas de secours suspension, un pilote suspendu par l'autorité de pilotage reçoit 50% du salaire des pilotes.
Q Est-ce que ceci s'applique dans le cas de n'importe quelle suspension faite par l'autorité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de pilotage?

R Non, il y a une exception à la clause 15 D du règlement général numéro 2 qui dit. "Aucune telle indemnité n'est payable dans le cas où la suspension ou la révocation est imposée à cause de l'usage de boissons ennivrantesou de narcotiques ."

Q Vous avez mentionné tout à l'heure que tout pilote qui se tenait à deux tours près de la moyenne des tours avait droit à part égale à la distribution bi-mensuelle?

R Oui.

Q Est-ce que cette règle s'applique durant toute l'année?

R Jusqu'à la paye finale.

Q A quelle distribution référez-vous, à ce moment-là?

R La paye du quinze (15) décembre.

Q Qu'arrive-t-il après le quinze (15) décembre?

R C'est-à-dire qu'à la paye du quinze (15) décembre, on établit le revenu pour l'année; la paye du quinze (15) décembre est basée sur le revenu de l'année, et non sur la recette de la quinzaine du mois.

On retient le montant que chaque pilote a droit pour l'année, et naturellement, on lui verse le chèque - on lui paye, c'est-à-dire, suivant l'argent qu'on a en caisse; à ce moment-là, un pilote qui est en retard d'un voyage, il perd son voyage, on


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



est obligé de lui enlever et de faire une retenue correspondante.

Q Après le quinze (15) décembre, ou au quinze (15) décembre?

R Je vais faire la retenue au quinze (15) décembre, d'habitude; il n'y a pas de précision, là.

Q Ecoutez, je vais vous poser ça autrement: Disons que vous arrivez à la fin de l'année, que la moyenne des tours est de 108?

R Oui.

Q Vous avez un pilote qui a 106 tours à son crédit, est-ce qu'il partage à part égale?

R Non, il est payé pour 106 voyages.

Q Il est payé pour 106 voyages?

R 106 tours.

Q S'il en a 107?

R Il est payé pour 107.

Q Il est payé pour 107 également?

R Oui.

Q Et une personne qui aura 108, ou au-dessus de 108, qui est la moyenne des tours, partagera à part égale?

R Partagera à part égale, oui.

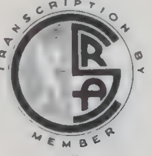
LE PRESIDENT:

Q Et s'il a 109?

R Il a fait un tour gratuitement.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Et à supposer que durant le courant de l'année un pilote descende en bas de deux tours de la moyenne, disons qu'au premier (1er) septembre il a 70 voyages à son crédit, alors que ses confrères en ont 73, sans doute il se verra couper la valeur...

R D'un pilotage.

Q ... d'un pilotage, à ce moment-là?

R Oui.

Q Maintenant, si le même pilote, à la fin de l'année, arrive à 108 tours, est-ce qu'il aura reçu, pour le total de l'année, la même - le même montant que ses collègues?

R Oui, ce pilotage-là va lui être remboursé lorsqu'il l'aura repris.

Q Est-ce qu'en somme, en vertu de vos règlements, on peut reprendre ces tours, pour se ramener dans la moyenne générale, à la fin de l'année?

R Oui, soit pour absence par maladie ou retard occasionné...

LE PRESIDENT:

Q Et je crois que ceci est fait automatiquement par le tour de rôle tenu par le surintendant des pilotes?

R Oui.

Q Celui qui a le moins de tours est le premier sur la liste?

R Celui qui a le moins de tours est le premier sur la liste; alors, il peut reprendre ses tours de cette façon-là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et qu'arrive-t-il pour les voyages accomplis après le quinze (15) décembre?

R C'est-à-dire, les voyages accomplis après le quinze (15) décembre comptent pour l'année fiscale suivante, c'est-à-dire, et puis le pilote qui manque des tours après cette date-là, durant l'hiver, s'il n'a pas pu se faire remplaçer, ou s'il n'a aucune raison valable, perdra ses voyages définitivement.

Q Vous voulez dire qu'il les perdra définitivement, est-ce que vous voulez dire qu'il ne peut pas les reprendre?

R Oui.

Q Il peut les reprendre?

R Il ne peut pas les reprendre.

Q Et cette règle s'applique jusqu'à quand?

R Pour la période de navigation d'hiver.

Q Est-ce que c'est jusqu'au huit(8) avril? Est-ce que c'est la période prévue par les règlements de l'autorité de pilotage?

R C'est le trente et un (31) mars.

LE PRESIDENT:

Q Pour une perte de tour, est-ce que c'est prévu dans vos règlements?

R C'est prévu dans les règlements.....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que ça serait dans les règlements de votre Corporation ou dans les règlements de dispatching?

R C'est-à-dire que c'est dans les règlements de "dispatching"..... c'est dans les règlements de "dispatching".

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Ménard, avant l'ajournement, vous deviez vérifier dans les règlements de dispatching qui sont la pièce 642, à savoir si c'était dans ces règlements qu'on trouvait la disposition à l'effet qu'après le quinze (15) décembre, on ne pouvait pas tomber en bas de la moyenne des tours?

R Oui, c'est dans le règlement de dispatching, à l'article 63 qui dit: "Tout pilote qui manque son tour du seize (16) décembre d'une année au trente et un (31) décembre de l'année suivante, ne peut le reprendre..."

Q Vous avez dit: "décembre". Voulez-vous lire comme il faut? Recommencez.

R "Tout pilote qui manque son tour du seize (16) décembre d'une année au 31 mars de l'année suivante ne peut le reprendre et est remis sur la liste comme si ce tour avait été fait. Toutefois, le privilège de changer de tour demeure."

Q Alors, à partir du seize, c'est-à-dire à partir du premier avril jusqu'au seize décembre, vous retombez dans la règle normale?

R Oui.

Q Qu'on doit être à pas plus de deux tours en bas de la moyenne?

R Oui.

Q Pour participer à part égale dans la distribution?

R C'est ça.

Q Comment recevez-vous l'argent gagné par les pilotes, de la part de l'Autorité de Pilotage?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R On reçoit un chèque par quinzaine, c'est-à-dire durant la quinzaine, on reçoit les cartes de pilotage, et à la fin de la quinzaine, on nous remet un chèque pour payer les pilotages que les compagnies maritimes ont payés durant la quinzaine.

Q Et ce chèque, au nom de qui est-il fait?

R Il est fait au nom de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Q Et vous le déposez dans quel compte?

R Au compte de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Comment opérez-vous un tel transfert de compte?

R On a avisé la Banque Canadienne Nationale que tous les chèques - que le dossier - pardon, que le compte de l'Association devait être transféré à celui de Corporation des Pilotes.

Q Et est-ce que vous avez eu de la correspondance avec la banque à ce sujet-là?

R Oui, on a écrit à la banque, on a avisé la banque par écrit.

Q Est-ce que la banque a demandé d'autres documents ou informations à ce sujet?

R Non, ils ont accusé réception de la lettre, je crois, et on a dit que c'était correct, c'était confirmé.

Q Maintenant, vous dites que vous recevez chaque jour des copies des cartes de pilotage, je crois?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Est-ce que vous recevez une copie de toutes cartes de pilotage?

R Oui.

Q Est-ce que ceci comprendrait les déplacements?

R Les déplacements, détention et pilotage même, les classes A également.

Q Est-ce qu'il s'agit d'une des copies même au carbon...

R Oui.

Q ... de la carte de pilotage?

R Oui, il y a une copie même de la carte que le pilote remplit, qui est signée par le capitaine et par le pilote, et il y a une copie aussi du compte qui est envoyée aux compagnies maritimes, qui est jointe à cette carte-là.

Q Et si je comprends bien, l'Autorité de Pilotage vous fait parvenir une des copies qu'elle a en sa possession?

R Une des copies, oui.

Q Est-ce que vous recevez en outre de ces cartes de pilotage et du chèque bi-mensuel d'autres documents de l'Autorité de Pilotage concernant ces questions financières?

R Oui, on reçoit ce qu'on appelle la liste de paie, c'est-à-dire, c'est une liste qui nous donne tous les pilotages qui ont été payés, c'est-à-dire le numéro du compte avec le total, et le nom de la compagnie maritime.

Q Est-ce que vous recevez ça tous les jours ou à toutes les semaines? Comment procédez-vous?

R C'est-à-dire qu'on reçoit cette liste-là environ trois ou quatre fois par quinzaine.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Je vous montre la pièce 657 intitulée "Cash Receipt Journal Sheet No. 23". Est-ce que vous pourriez me dire si c'est le type de document que vous recevez régulièrement de l'Autorité de Pilotage?

R Oui, avec le détail y compris.

Q Est-ce que vous recevez d'autres documents de l'Autorité de Pilotage?

R Bien, on reçoit les listes du tour, chaque jour.

Q Oui?

R Et puis les comptes de pilotage.

Q Les comptes de pilotage, est-ce que ça réfère à la même chose que les cartes de pilotage?

R Les comptes et cartes de pilotage, oui, ça réfère à la même chose, et cette liste-là, il n'y a pas d'autres.... listes qui nous sont fournies.

Q Est-ce que vous pouvez vérifier si des cartes de pilotage manqueraient dans la liste que vous fait parvenir l'Autorité de Pilotage?

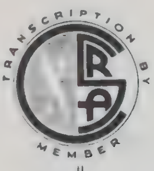
R Ces cartes sont classées par ordre numérique; si par hasard il manque une carte, on appelle le bureau pour vérifier où elle est allée, ou ce qui s'est passé.

Q Est-ce qu'il y a un numéro sur chaque carte de pilotage?

R Oui, chaque carte a son numéro.

Q Quand vous recevez ces cartes, est-ce qu'elles sont par ordre numérique: un, deux, trois, quatre, cinq, et ainsi de suite?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Maintenant, ce numéro-là, est-ce qu'il est posé par l'Autorité de Pilotage, ou s'il est sur la carte même, au départ?

R Le numéro dessus est placé sur des formules - le compte c'est une formule faite d'avance, le numéro de carte est imprimé, et l'Autorité de Pilotage inscrit ce numéro-là également sur la formule que le pilote a signée et que le capitaine a signée, mais pour le compte de pilotage même, le numéro est inscrit d'avance.

Q Qu'est-ce que vous appelez: un compte de pilotage?

R C'est le compte - la feuille qui est envoyée à la compagnie même.

Q Et cette feuille qui est envoyée à la compagnie, est-ce que c'est une des copies de la carte de pilotage, ou si c'est un autre document?

R C'est un autre document qui porte le numéro suivant l'ordre numérique.

Q Alors, je comprends que vous recevez alors deux choses: une copie de carte de pilotage...

R Oui.

Q ... signée par le pilote et le capitaine...

R Oui.

Q ... et une copie du compte en rapport avec cette carte, qui est envoyée à une compagnie...

R Oui.

Q ... et qui elle est numérotée ?

R Oui.

Q Alors, vous avez tous ces comptes par


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ordre numérique?

R Oui.

Q Et vous pouvez vérifier ces comptes avec la carte que vous recevez?

R Oui.

Q Comparer avec les cartes que vous recevez?

R On les entre d'ailleurs dans nos livres, au jour le jour.

LE PRESIDENT:

Q La carte de pilotage est une formule du Ministère, n'est-ce pas?

R Oui, les deux sont des formules du Ministère, d'ailleurs.

Q Les deux sont des formules du Ministère?

R Oui.

Q Qui remet ces cartes-là aux pilotes?

R Ah bien, ils s'en procurent de ces cartes-là, au bureau de pilotage, au Ministère des Transports.

Q Est-ce qu'il y a une seule formule avant chaque voyage, ou s'il y en a plusieurs?

R Je crois qu'il leur remette le livret; il y a plusieurs formules dans un même livret, mais ceux-là ne sont pas numérotés; c'est le compte qui est fait une fois le voyage terminé, qui est par ordre numérique.

Q C'est comme je voulais comprendre; alors, la formule de pilotage, la "pilot source form" n'est pas numérotée?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R N'est pas numérotée, non; elle est numérotée après que le compte soit fait.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et elle est numérotée par l'Autorité de Pilotage?
R Par l'Autorité de Pilotage.
Q Au moment où elle envoit le compte?
R Oui.
Q Et le numéro qui apparaît est le même numéro qui apparaît sur le compte?
R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Alors, avez-vous un système pour vérifier si l'Autorité de Pilotage a envoyé un compte dans chaque cas?
R Bien, pas exactement. Ca, onpourrait toujours le voir par les comptes qui sont classés au nom de chaque pilote, mais c'est assez difficile parce qu'il y a des comptes qui..... c'est-à-dire des cartes pour lesquelles il peut y avoir deux pilotages, et c'est assez difficile à vérifier de ce côté-là.
Q Et puis, évidemment, chaque pilotage n'est pas nécessairement un tour?
R Non monsieur.
Q Alors, ça fait une complication?
R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Monsieur Ménard, je vous ai référé à la pièce 672 qui comprend les règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ainsi que de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous. Est-ce que ce document est remis à tous les pilotes?

R Oui, il a été remis à tous les pilotes.

Q Est-ce que vous avez apporté avec vousles états financiers vérifiés de la Corporation - des Corporations, excusez, et de votre ^ssociation, pour les cinq dernières années?

R ..... c'est-à-dire, j'ai ceux de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante et un (1961) exclusivement. Maintenant, l'année mil neuf cent soixante-deux (1962) avait été déposée, je crois.

Q L'année mil neuf cent soixante-deux (1962) a été déposée comme pièce 597. Est-ce que Votre Seigneurie jugerait approprié d'annexer ce document à la pièce 597, ou lui donner un nouveau numéro?

LE PRESIDENT:
On peut les mettre avec 597.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Alors, 597 s'appellera maintenant: Etats financiers de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval, de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous, de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante-deux (1962) inclusivement. Evidemment, la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent n'existe que depuis mil neuf cent soixante (1960).

Q Monsieur Ménard, je vous demanderais de prendre le rapport pour mil neuf cent soixante-deux. Sous "revenus" apparaît à l'annexe A un poste intitulé "autres revenus", $2,045.00". Quels sont ces autres revenus?

R C'est des tours qui ont été crédités au Président de la Corporation des Pilotes, et pour lesquels la Fédération des Pilotes nous a remboursés.

Q Pourriez-vous nous expliquer comment ceci se passe, en pratique?

R Lorsque le président de la Fédération a droit à des tours, pour vaquer aux affaires de la Fédération, la Fédération nous en avise et nous remet un chèque. Alors, on crédite les tours au président - le chèque est basé sur le nombre de tours, évidemment.

Q Quel nombre de tours?

R Sur le nombre de tours à être crédité.

Q Et comment s'évalue le nombre de tours à être crédité au président de la Fédération?

R Il s'évalue à cent trente dollars ($130.00).

Q Est-ce que c'est un montant fixe?

R Cent trente dollars ($130.00) durant la saison; l'ajustement est fait à la fin de l'année.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q L'ajustement est fait sur la valeur réelle du tour dans votre circonscription, si je comprends bien?
R Oui, à la fin de l'année.
Q C'est ça?
R C'est ça, oui.
Q Et le nombre de tours auquel a droit le président, est-ce qu'il est calculé selon les règlements de votre Corporation?
R .....
Q Sur la base d'un demi-tour...
R Bien, c'est-à-dire, c'est les règlements...
Q Par assemblée, ou si c'est...
R ... de la Fédération qui s'appliquent dans ce cas-là; ils nous avisent qu'il a droit à tant de tours, et les tours sont payés.
Q Je vois un item qui s'appelle "honoraires d'association" - un poste qui s'appelle "honoraires d'association" sous "dépenses". Honoraires d'association, à quel honoraire d'association réfère-t-on ici?
R Toujours en vertu des règlements cités de la Fédération des Pilotes du St-Laurent et de la Canadian Merchant Service Guild.
Q Je vous réfère maintenant à l'annexe A, la Corporation des Pilotes pour la Havre de Québec et Au-dessous, Fonds de Pension.
R Oui.
Q Je note tout d'abord qu'il y a dix pour cent sur pilotages et déplacements. Comment vous fait-on parvenir


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ce montant?

R De la même façon que le chèque qui est envoyé à l'Association chaque quinzaine, c'est-à-dire que le Ministère des Transports nous remet dix pour cent de tous droits de pilotage..... et ce chèque est fait à l'ordre de la Corporation des Pilotes du fonds de pension.

Q Alors, vous avez un chèque, si je comprends bien, à toutes les quinzaines, vous recevez deux chèques?

R Oui.

Q Est-ce qu'il y en a - alors, comment sont ces chèques?

R Le premier chèque représente quatre-vingt-dix pour cent (90%), si on veut, des droits de pilotage, qui est fait à l'Association des Pilotes, et le deuxième qui est fait au fonds de pension représente dix pour cent (10%) des droits de pilotage, plus, lorsque la chose se produit, s'il y a des bateaux sans pilote, ce montant-là est payé directement au fonds de pension.

Q Alors, si le navire circule dans votre circonscription, et est sujet au paiement obligatoire des droits de pilotage, mais ne prend pas de pilotes à bord, les droits payés par ce navire sont versés au total au fonds de pension?

R Oui, ils sont versés totalement au fonds de pension, oui.

Q Alors, la somme que vous recevez donc de l'Autorité de Pilotage et adressée à la Corporation du fonds de pension est donc de dix pour cent (10%) des revenus de pilotage, plus cent pour cent (100%) des navires qui sont obligés de payer des droits de pilotage mais qui ne prennent pas de pilotes?

R Oui, c'est ça.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



LE PRESIDENT:

J'aimerais bien que éventuellement vous nous disiez sur quoi c'est basé, cent pour cent (100%), dans le cas où les navires ne prennent pas de pilotes?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
L'article 9 des règlements de pilotage de la circonscription, pièce 429, contient les deux paragraphes suivants, et je cite: "Après avoir retenu le montant versé à la caisse de pension des Pilotes de Québec, le surintendant remet à chaque pilote le solde des droits de pilotage qui lui revient. Deuxièmement, les sommes provenant du paiement obligatoire des droits de pilotage lorsque des services de pilotage n'ont pas été rendus sont versés à la caisse de pension des Pilotes de Québec".

Q Monsieur Ménard, je vous exhibe la pièce 556 intitulée "Pilot Source Form". Sauriez-vous me dire si c'est le document qui est en usage dans votre circonscription comme carte de pilotage, et le document dont vous recevez un des exemplaires?

R Oui, c'est celui-ci.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason).


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.

Pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Ménard, cette somme $1,674.25 qui est postée en regard de l'assemblée générale spéciale, est-ce qu'elle représente la contribution de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent aux dépenses de l'assemblée tenue à Trois-Rivières au début d'avril mil neuf cent soixante et deux (1962), quand il y a eu arrêt de travail?

R Non, c'est purement et simplement les dépenses encourues par la Fédération ou ses officiers. ou ses représentants, - par la Corporation, pardon, par ses représentants ou officiers, lors de l'arrêt de travail, comme dépenses de voyage des administrateurs, ainsi de suite; ce n'est aucune cotisation payée à la Fédération.

Q Alors, pour bien éclaircir ce point, il s'agit des dépenses des administrateurs de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent en regard de l'arrêt de travail du mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui, dépenses des administrateurs et autres dépenses qui ont pu être encourues à cette occasion-là.

LE PRESIDENT:

Q Et ceci est en plus de l'autre poste "voyages des administrateurs" qu'onvoit un peu plus haut?

R Oui.

Q Au montant de $1,502.79?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui. C'est parce que les dépenses encourues à cette occasion-là ont été mises complètement à part.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Est-ce qu'il y a un état détaillé de ces dépenses particulières disponible?

R Bien, je nel'ai pas ..... ici dans le moment. Je peux toujours l'avoir, c'est facile à établir, ça va prendre quelque temps, je ne peux pas l'avoir dans quelques minutes, mais je peux l'avoir.

Q Puis qu'il a été décidé de mettre ces dépenses dans un compte spécial, ou d'en faire un item spécial, vous devez certainement en avoir un détail quelconque?

R Oui. Ce que je veux dire, c'est que mes pièces justificatives ne sont pas nécessairement classées dans le compte, elles sont classées avec les autres pièces, et il va falloir que je les sorte.

Q Voulez-vous préparer un état détaillé de ces dépenses spéciales, au montant $1,674.25, et le produire comme pièce 685?

R .....

Q Maintenant, revenons à l'item $23,100.00, posté en regard de l'item association, et à cet égard, je vous réfère à la clause 30 des règlements d'association des pilotes licenciés pour le Havre de Québec qui décrète que le montant de la cotisation au Guild sera de $48.00 par membre, et si mes calculs sont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



exacts, voulez-vous confirmer que la cotisation totale pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), pour 77 pilotes du district est bien de $3,696.00.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je ne voudrais pas que mon savant confrère induise mes collègues et le témoin en erreur, mais c'est bien indiqué dans le dernier paragraphe de la clause 30 telle qu'amendée, que le montant peut être plus élevé. Je demanderais à mon confrère, en toute justice, de lire la mention concernant ce paragraphe, où on édicte "Etant entendu que le paiement de cette cotisation au montant de $48.00 par membre ou tout autre montant moindre ou plus élevé qui sera de temps à autre fixé par Canadian Merchant Service Guild.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Si vous voulez me permettre de terminer ma question.

Q Est-ce que la cotisation pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962) a été limitée à la somme de $48.00, ou si le montant a été plus ou moins élevé?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Elle a été de $75.00 par membre.

Q Alors, à ce taux, le montant total de la cotisation au bilan, pour les 77 pilotes, a été de $5,775.00, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Maintenant, si vous soustrayez de $23,100.00 le montant de la contribution au bilan, et la cotisation de $100.00 par membre à la Fédération, ce que j'appellerais "cotisation de base", vous avez une différence de combien?

R De $10,000.00, c'est-à-dire: $9,765.00 - $9,625.00.

Q Alors, cette somme de $9,725.00 a été, si je le comprends, une cotisation additionnelle chargée par la Fédération à la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent pour l'exercice de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Oui.

Q Maintenant, voulez-vous me dire de quelle façon cette cotisation a été imposée? Est-ce que vous avez reçu une facture pour ce montant?

R On a été avisé par la Fédération, sous forme de lettre ou de facture - pas une facture, une lettre plutôt, je dirais, nous avisant qu'une cotisation spéciale était nécessaire.

Q Au montant de $9,725.00?

R Oui, d'après les chiffresici.....

Q Quand cette facture a été reçue, est-ce qu'on vous a donné la base sur laquelle cette co-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



tisation avait été faite?

R C'est-à-dire qu'on m'a averti qu'elle était faite au prorata des membres, du nombre de membres de la Fédération.

Q Quand vous parlez de "membres", vous voulez dire "pilote individuel" et non pas "groupe de membres"?

R Pilotes.

Q Est-ce que vous avez été en mesure de soumettre aux pilotes de votre circonscription un état expliquant comment le montant de cette cotisation avait été établi?

R Bien, ils l'ont d'ailleurs par les règlements - par le règlement de la Corporation, et puis ensuite, à chaque quinzaine, ils sont avisés par l'état des dépenses qui leur est remis.

Q Je vous réfère à la pièce 597 qui est la distribution numéro 6 du vingt (20) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963), et j'attire votre attention à l'item - sous le poste: à déduire, Fédération, cotisation pour six mois $3,850.00.

R Oui.

Q Il s'agit, n'est-ce pas, tout simplement ici de la moitié de la cotisation annuelle de cent dollars ($100.00) pour 77 pilotes?

R Oui, c'est exact.

Q Et non pas de la cotisation spéciale, ou d'une cotisation spéciale qui aurait pu être imposée en mil neuf cent soixante-trois (1963)?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Non.

Q Voulez-vous vous référer maintenant à l'annexe B, les états financiers arrêté au quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962); particulièrement, je vous demanderais de vous arrêter au poste "pilotage" et me dire quel a été, pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), le nombre de pilotage de base qui a servi à déterminer les distributions?

R 108.

Q Alors, tout pilote qui a fait 108 voyages au cours de cette année-là a été considéré comme un pilote entier ou cent pour cent?

R Effectif.

Q Effectif?

R Oui.

Q J'ai remarqué qu'au cours de votre témoignage, vous aviez référé à six dixièmes de pilote, et je comprends que dans votre circonscription, par conséquent, il n'y a rien d'étonnant à référer à un pilote qui n'est pas tout à fait entier?

R Non, six dixièmes pour la paye - six dixièmes de la paye.

Q N'est-il pas vrai qu'on pourrait se servir des mêmes expressions en matière de statistiques?

R Ah, on peut toujours prendre diverses expressions.

Q Sur une base de 108 tours ou voyages, il est exact, j'imagine, que le revenu ou les recettes de base de chaque pilote se sont élevées à $13,473.00?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, pour revenu de pilotage, de voyages.

Q Et à ceci, dans chaque cas, évidemment s'ajoute: déplacements, détentions, recettes, classe A?

R Oui, secours maladie et suspensions, s'il y a lieu.

Q Et ce montant de $13,473.00, évidemment, tient compte de la soustraction de dix pour cent qui va au fonds de pension, en regard des recettes réelles?

R En fait, il représente quatre-vingt-dix pour cent du droit de pilotage.

Q Vous nous avez parlé, au cours de votre témoignage, d'une vérification que vous faisiez des tours alloués par l'autorité du pilotage, en obtenant chaque jour la liste des tours et les rapports à tous les quinze jours ou trois ou quatre fois par quinze jours, je crois?

R Oui.

Q Les tours apparaissant aux rapports que vous recevez de l'autorité de pilotage sont déterminés, si je comprends bien, suivant les règlements de la Corporation?

R Bien, c'est-à-dire, suivant les règlements de dispatching. Vous voulez dire, la liste qu'on reçoit du ministère? Les tours sont crédités suivant le règlement de dispatching.

Q Qui sont les mêmes que les règlements


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



de la Corporation, le règlement numéro 2, est-ce exact?

R C'est-à-dire que le règlement numéro 2, il est fait mention d'accorder des tours aux pilotes, mais toute la procédure de dispatching n'est pas expliquée.

Q Ce à quoi je veux en venir, c'est que si on accorde des tours à un pilote pour des voyages qui n'ont pas été faits, ces tours apparaîtront au document que vous recevez du surveillant ici, n'est-ce pas?

R Oui, ça c'est exact, c'est parce que c'est nous-mêmes qui l'avertissons qu'il y a des tours à créditer à tel ou tel membre.

Q En d'autres termes, le nombre de tours apparaissant au document que vous recevez du surveillant doit se comparer avec le nombre de tours alloués par la Corporation. Est-ce exact?

R .....

Q A la suite, si vous voulez, en mettant en vigueur le règlement numéro 2?

R Oui.

Q Il faut que les deux balançent, si je peux me servir de l'expression?

R Il faut que les deux balançent, oui.

Q Voulez-vous me dire quel a été le nombre de tours de base pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961), qui a déterminé la distribution finale?

R Je crois que c'est 104..... oui, 104.

Q Et voulez-vous nous donner le même


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



renseignement pour l'année mil neuf cent soixant e (1960)?

R ... 105½, je crois.

Q Maintenant, monsieur Ménard, au cours de l'exercice d'une année financière, quel est en moyenne, si vous pouvez me dire, le montant en espèce ou en banque gardé entre les mains de la Corporation?

R Ca peut varier peut-être de $500.00 à $2,000.00, c'est-à-dire que durant la saison, les distributions sont faites - je ne ferai pas une distribution pour $101.00, je vais la faire pour cent dollars ($100.00); je ne la ferai pas pour cent quatre dollars ($104.00), je vais la faire pour cent dollars ($100.00); c'est ce qui peut faire varier de temps à autre le montant en banque.

Il n'y a pas de règle précise à ce sujet-là.

Q En d'autres termes, vous ne gardez jamais en main un montant très élevé ou très important, soit en argent, soit en banque?

R Non, aucunement.

Q Est-ce que vous plaçez des fonds, au cours de l'exercice financier?

R Ah, pour le fonds de pension, oui.

Q Non, je parle ici de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R Aucunement.

Q Vous ne faites aucun placement?

R Non.

Q Vous ne faites aucune réserve non plus?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Aucune réserve, à l'exception, au mois de décembre, on va faire une réserve pour prévoir pour les dépenses de décembre. C'est la seule réserve qui est faite; mais durant la saison, on reçoit de l'argent, et on la distribue tout de suite.

Q Quelle est la moyenne de la réserve faite pour les dépenses de décembre?

R C'est, je crois, douze mille dollars ($12,000.00).

Q A la fin de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), je constate à l'état financier, au quinze (15) décembre mil neuf cent soixante-deux (1962), qu'il restait une somme de $750.00 à distribuer aux pilotes.

R Oui.

Q $750.00, évidemment, par pilote?

R Par pilote, oui.

Q Est-ce que vous pouvez me dire quand cette distribution a été faite?

R Je crois qu'il y a eu $500.00 de payés le cinq (5) janvier, et puis $250.00 le vingt (20) janvier; ç'a été payé, de toute façon, en deux versements.

Q Il n'est pas d'habitude, je comprends, au point de vue comptabilité, d'indiquer quand la distribution est en fait payée, mais simplement quand la distribution est en fait déclarée?

R C'est-à-dire que ça se produit à la fin de l'année, on avertit les membres le quinze (15)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

décembre, à la fin de l'année, qu'il reste tant d'argent à recevoir, et puis, ils le recevront plus tard; mais durant la saison, non, la distribution est déterminée à chaque quinzaine, d'après les argents encaissés.

Q En d'autres termes, durant la saison, la distribution est déclarée, et le paiement est fait?

R Oui.

Q A la même date...

R Oui, c'est ça.

Q ... ou aux mêmes dates, plutôt. Une dernière question, monsieur Ménard, vous nous avez dit qu'en mil neuf cent soixante-deux (1962), dans l'annexe A, au poste: Autres revenus $2,405.00, le montant ainsi indiqué représentait une ristourne de la Fédération?

R Oui.

Q La valeur des tours alloués au président, par la Fédération, si j'ai bien compris?

R Oui, c'est ça.

Q Il s'agit de tours alloués pour vacation aux affaires de la Fédération, j'imagine?

R Oui.

Q Distinctes des tours alloués pour vacation aux affaires de la Corporation?

R Distinctes dans un sens, oui; ce n'est pas pour le même organisme.

Q En d'autres termes, si vous référez à la pièce 654, où l'on donne une liste des tours crédités en mil neuf cent soixante et deux (1962), mil


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante (1960), les mêmes trois tours, je crois, alloués en...

R En mil neuf cent soixante-deux (1962), 19½ est inscrit ici.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Qui?

R André Bédard, le président de la Fédération.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Les 19½ tours alloués à monsieur Bédard, président de la Fédération - QUESTION RETIREE - ce que je veux savoir, c'est ceci: Est-ce que les 19½ tours alloués sur ce document, à monsieur Bédard, lui ont été alloués en regard du travail fait pour la Fédération ou pour la Corporation?

R Pour la Fédération.

Q Est-ce qu'il lui a été alloué un tour quelconque pour travail fait comme administrateur de la Corporation?

R ..... non.

Q Alors, est-ce que cette somme de $2,400.05 représente la valeur des 19½ tours qui apparaissent sur cet exhibit?

R ..... ça représente 18½, d'après les calculs.

Maintenant, je crois que sur cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

liste, il y a une erreur, c'est qu'il y a des tours qui sont inscrits ici et qui comptent pour l'année 1963 au lieu de 1962, parce que l'année fiscale n'est pas la même pour le département desTransports que pour la Corporation.

Q Alors, il y aurait un tour qui aurait été payé, si je peux me servir de votre expression, à même les revenus de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, tandis que les autres, en fait, ont été payés à même les revenus de la Fédération des Pilotes du St-Laurent?

R Non.

Q Non? Je vous avoue que..... ce n'est pas clair pour moi; je tâche de trouver une explication.

R C'est-à-dire que d'après les chiffres fournis ici, ils ont compté - le ministère des Transports a compté 19½ tours, c'est-à-dire, au président de la Fédération pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), mais en fait, ce n'est pas 19½ tours pour l'année mil neuf cent soixante-deux (1962); les calculs pour le ministère se terminent le trente et un (31) décembre, et les calculs pour la Corporation se terminent le quinze (15) décembre.

Q Alors, l'autre question que je voulais vous poser est celle-ci: En fait, qui a payé pour ces tours? Est-ce la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ou la Fédération?

R C'est la Fédération. Ca se peut, par exemple, qu'en mil neuf cent soixante-deux (1962), peut-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



être - en mil neuf cent soixante et un (1961), c'est-à-dire - je ne peux pas me souvenir, mais monsieur Bédard n'a pas été président de la Fédération toute l'année.

LE PRESIDENT:

Q Il a été payé par la Fédération à quel prix, par tour?

R A $130.00 par tour.

Q Par contre, l'ajustement a été fait à la fin de l'année, et il a fallu remettre des tours, à la fin de l'année qui était $124.75?

R Oui, je crois; c'est-`a-dire, l'ajustement, par contre, a été fait en mil neuf cent soixante-trois (1963), seulement qu'on n'a pas pu l'établir au quinze (15) décembre.

SUITE A LA PAGE 2,683


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

TRANSQUESTIONNE PAR
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Ménard, au bilan, ou plutôt aux états financiers de mil neuf cent soixante-deux (1962), la pièce 597, annexe "A"...

R Oui.

Q Vous avez un item au poste des dépenses: voyages des administrateurs?

R Oui.

Q De quelle sorte de voyages s'agissait-il?

R Des voyages d'affaires pour la Corporation.

Q Pour la Corporation. Est-ce que parmi ces voyages étaient inclus des voyages en rapport avec l'assemblée annuelle?

R Non, toutes les dépenses concernant l'assemblée annuelle ont été incluses dans l'item: assemblée générale annuelle.

Q Je pense que c'est plutôt: assemblée générale spéciale?

R Excusez, spéciale, oui.

Q Les dépenses...

LE PRESIDENT:
Voulez-vous reposer la question; il y a eu un imbroglio.

Me MAURICE JACQUES,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



pour la Commission:
Il y a eu un imbroglio, oui, Votre Seigneurie, j'en venais justement là, Votre Seigneurie.

Q Le poste des dépenses à l'annexe A, pièce 597, comprenant: assemblée générale spéciale, se chiffre à $1,674.25?

R Oui, c'est exact.

Q Durant cette année-là, en mil neuf cent soixante-deux, est-ce qu'il y a eu plus qu'une assemblée générale?

R En fait, il y en a eu deux, mais c'est à la même date, pas la même date, c'est dans la même période, dans l'espace de quelques jours.

Q Dans l'espace de quelques jours?

R Oui.

Q Tous les membres de la Corporation se sont réunis en assemblée combien de fois, l'an dernier?

R En mil neuf cent soixante-deux, il y a eu l'assemblée générale annuelle; après ça il y a eu une assemblée le 4 avril, et il y a eu une autre assemblée le 6 avril, qui a été ajournée subséquemment, à une date ultérieure.

Q L'assemblée annuelle, suivant les minutes que vous tenez - l'assemblée générale annuelle a eu lieu quand?

R Au mois de janvier.

Q Très bien. Et, subséquemment, vous dites qu'il y a eu combien d'assemblées?

R Il y a eu une assemblée spéciale le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



4 avril.

Q Oui?

R Après ça, il y a eu une autre assemblée spéciale le 6 avril, et puis cette assemblée-là a duré plus d'une journée.

Q Celle-là, vous dites, la dernière?

R La dernière, celle du 6.

Q Celle du 6 avril a duré plus qu'une journée?

R Oui.

Q Les dépenses indiquées sous l'item "assemblée générale spéciale" se rapportent à quelle assemblée? Celle du 4 avril ou celle du 6 avril?

R Du 4 et du 6.

Q Des deux assemblées?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Et c'était une assemblée de la Corporation et non pas une assemblée de la Fédération?

R C'était une assemblée de la Corporation.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Afin d'être bien clair, pour indiquer qu'il n'y a pas double emploi, voulez-vous tourner à l'annexe C de votre bilan: analyse des dépenses générales?

R Oui.

Q Vous avez une entrée : assemblée


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



annuelle, avis, rapport & al , $242.64?

R Ca, c'est l'assemblée du mois de janvier.

Q Alors, ces deux item-là ne couvrent pas les mêmes assemblées?

R Non, pas du tout.

Q Toujours à l'annexe C, il y a une entrée: remboursement des dépenses des officiers et administrateurs. Est-ce que c'est quelque chose différent des frais de voyage?

R Oui.

Q Alors, ça comprendrait quoi, ça?

R Ca comprendrait toutes les dépenses des administrateurs; ça peut comprendre des voyages également; par contre, des voyages, si on veut, pour venir au bureau de la Corporation; ce qu'on entend par frais de voyage, ordinairement, c'est des frais à Montréal ou à Ottawa, des voyages longue distance.

Q Est-ce que vous avez le détail des sommes encourues pour voyage à l'item "voyages"?

R Oui.

Q Voulez-vous les apporter avec vous, s'il vous plaît, cet après-midi?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Quelle année?

Me MAURICE JACQUES,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



pour la Commission:

Mil neuf cent soixante-deux (1962).

Je ne sais pas si je vais les produire cet après-midi, mais j'aimerais à les lire, Votre Seigneurie, avant de prendre une décision.

Q Et voudriez-vous aussi apporter pour cet après-midi le détail de la somme de $829.36, remboursement des dépenses des officiers et administrateurs, toujours pour mil neuf cent soixante-deux (1962)?

Et aussi le détail "frais de réceptions et de représentations" $847.86.

Et ensuite, ça peut peut-être vous demander une recherche, j'aimerais que vous puissiez expliquer l'entrée: administration du fonds de pension $655.80. Ca peut peut-être vous requérir d'apporter des pièces avec vous; si possible apportez-les.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Votre Seigneurie, afin qu'il n'y ait aucun doute dans l'esprit de qui que ce soit, j'insisterais auprès de vous humblement pour que les documents décrits par mon confrère soient déposés et produits, afin qu'il n'y ait pas de doute.

LE PRESIDENT:

Comme vous aimerez.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT.

Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois:

Me RICHARD,
pour la Canadian Merchant Service G.:
Avec votre permission, Votre Seigneurie, avant que les interrogatoires ne commencent, j'aimerais déposer un exemplaire d'une revue publiée par J. Lauritzen Lines, qui donne des spécifications des navires de cette ligne de navires bâtis pour la glace, je crois, spécifications qui ont été demandées ou offertes par Me Langlois à la Commission.

LE PRESIDENT:
Alors, comme pièce 686. Voulez-vous donner la description, s'il vous plaît.

Me RICHARD,
pour la Can. Merchant Service Guild:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Alors, il s'agit d'un magazine, d'une publication de la firme J. Lauritzen Lines, donnant les spécifications de leur flotte, de tous les navires de leur flotte, navires prévus pour la navigation dans la glace. Ca porte le nom de "J. Lauritzen Polar Fleet". Etant donné qu'il ne s'agit pas d'une publication faisant partie d'une série, il n'y a pas de numéro d'édition ou de date.

Transquestion de monsieur Wilfrid Ménard continuée.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Ménard, je crois que vous n'avez pas eu le temps de sortir tous les documents que je vous avais demandés, pendant l'ajournement?

R Non.

Q Si vous voulez, nous allons sauter le sujet le sujet et passer à un autre sujet. Je vois, à la pièce 597, annexe C, analyse des dépenses générales, un item: administration du fonds de pension?

R Oui.

Q Et si je me reporte aux états financiers du fonds de pension, je constate qu'il n'y a aucune entrée pour dépenses d'administration du fonds de pension?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui.

Q Est-ce que vous êtes en mesure d'expliquer ceci?

R C'est-à-dire que d'après une résolution adoptée à l'assemblée annuelle des membres de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, il avait été convenu que les frais d'administration du fonds de pension soient payés par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, c'est-à-dire les pilotes actifs.

Q Est-ce que vous pourriez apporter, demain, avec vous, une copie certifiée de cette résolution?

R .....

Q Je crois que le même phénomène se réproduit en mil neuf cent soixante et un (1961), et le montant est à peu près semblable. Vous souvenez-vous de la date à laquelle cette résolution a été adoptée?

R Je crois que c'est en avril mil neuf cent soixante et un (1961), ou du moins au printemps de mil neuf cent soixante et un; peut-être en mars.

Q Je vous exhibe les états financiers du fonds de pension pour l'année mil neuf cent soixante (1960), et au chapitre des dépenses - pardon, l'état du revenu et des dépenses, je vois l'entrée: administration, frais d'administration du porte-feuille de placements, en plus du montant versé à l'Association. Voulez-vous expliquer ces deux entrées, s'il vous plaît?

R C'est-à-dire qu'à l'époque, il y avait un montant fixe - la Corporation du fonds de pension payait deux mille dollars ($2,000.00) par année à l'Association, dans le temps, pour administrer le fonds de pension. Alors, de cette somme, mille trois cent quatre-vingt dollars et cinquante-quatre ($1,380.54)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ont été payés directement, et j'aurais dû ajouter tout à l'heure: et l'Association devait en assumer tous les frais d'administration. Alors, ce montant de mille trois cent quatre-vingt dollars et cinquante-quatre ($1,380.54) a été payé directement à l'Association, - je m'excuse, là, - ont été payés au Trust Général du Canada, pendant que la balance, six cent dix-neuf dollars et quarante-six ($619.46) a été payé à l'Association.

Q Si je comprends bien la somme de $619.46 représente tout simplement le solde sur le $2,000.00?

R Oui.

Q Ce n'est pas des dépenses actuelles d'opération: $619.46?

R Non.

Q Cette façon de procéder, de verser, c'est-à-dire, $2,000.00 à l'Association, date depuis combien d'années?

R C'est-à-dire que le montant n'a pas toujours été de $2,000.00, mais il y a toujours eu un montant de versé à l'Association par la Corporation, sauf pour les dernières années.

Q Vous souvenez-vous quand ce montant-là a été fixé à $2,000.00?

R En mil neuf cent cinquante-cinq (1955), ou mil neuf cent cinquante-six (1956), peut-être. C'est-à-dire que la première année que la Corporation a payé $2,000.00, c'est en mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q Par "Corporation", vous référez au fonds de pension?

R Au fonds de pension, oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q En mil neuf cent cinquante-sept (1957)?
R Oui.
Q Et antérieurement, est-ce que des montants étaient versés à l'Association pour le fonds de pension?
R Oui, c'était: $1,300.00, jusque..... en mil neuf cent quarante-huit (1948), c'était $1,300.00.
Q Est-ce que ces montants de $1,300.00 et $2,000.00 étaient des sommes forfétaires, peu importe ce qu'il en coûtait à l'Association?
R Oui.
Q Des sommes forfétaires. En mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), comment avez-vous calculé l'item: administration de fonds de pension à $655.80?
R C'est-à-dire que c'est le compte d'honoraires que nous avons reçu du Trust Général du Canada pour la garde des valeurs et l'administration en frais qu'il nous a chargés.
Q Alors, vous ne chargez pas une partie de votre overhead à la Corporation?
R Rien du tout.
Q Sauf le compte d'honoraires que vous recevez des fiduciaires?
R Vous voulez dire - excusez, la Corporation, le fonds de pension?
Q Oui?
R La Corporation du Fonds de pension ne paie aucun montant pour l'administration.
Q Sauf le compte du fiduciaire?
R Non, il est payé par les pilotes actifs,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Q Voulez-vous vous référez à l'article 26b) des règlements de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent?

R .....

Q Cet article se lit comme suit: "Il - le trésorier - est responsable de leur emploi - c'est-à-dire l'emploi des deniers - conformément aux règlements de la Corporation et à l'autorisation des administrateurs," et je crois que nous retrouvons exactement le même texte à l'article 8B des règlements de la Corporation des Pilotes pour le Havre de Québec et Au-dessous, c'est-à-dire le fonds de pension?

R Oui.

Q Ces deux articles vous rendent responsable de l'emploi des fonds, conformément aux règlements?

R Oui.

Q Voulez-vous expliquer à la Commission comment vous procéder, en pratique pour vous assurer que les fonds sont employés, conformément aux règlements?

R Le règlement général, c'est-à-dire, le règlement numéro 2 explique le mode de répartition des argents, et l'administration de ces argents.

Q Voulez-vous répéter votre réponse, s'il vous plaît?

R Le règlement numéro 2 explique la façon dont sont répartis les argents de la Corporation, c'est-à-dire les distributions aux membres, ou encore pour le paiement des dépenses.

Q Les dépenses, est-ce que vous les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



payez au fur et à mesure qu'on vous fait parvenir les factures, ou si vous faites des rapports à tous les mois pour dépenses, qui ne sont payées qu'une fois par année?

R Non, il n'y a aucun rapport.

Q Il n'y a aucun rapport pour dépenses?

R C'est payé au fur et à mesure.

Q Que vous recevez les factures?

R Oui.

Q Alors, est-ce qu'il peut se présenter que durant un mois donné, que le revenu des pilotes soit substantiellement diminué, si vous recevez une facture assez considérable?

R Oui.

Q J'ai dans l'idée votre item "papeterie" $1,000.00. Est-ce que ç'a été payé durant le même mois, ça?

R Si je me souviens bien, pour ça, c'était pour l'impression d'enveloppes ou de papier à lettres, quelque chose comme ça.

Q C'est un compte qui a été acquitté sur réception?

R Oui.

Q Est-ce que vous détenez des corporations de tous et chacun des pilotes pour la perception des droits de pilotage?

R C'est-à-dire qu'on a la procuration par le fait même, dans les règlements de l'Association de la Corporation, à l'effet que tous les membres s'engagent à verser entre les mains du secrétaire-trésorier tous les argents gagnés, de tel tarif.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Pourriez-vous donner la référence?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez lu quel article?

R Article 10 du règlement de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval.

Q L'acte d'association produit sous la cote 592. Et je vous exhibe une copie des règlements de la Corporation, exhibit 672.

R Dans le règlement de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, j'entends, le règlement numéro 2, l'article premier précise que "tous les droits de pilotage qui entrent dans le fonds commun décrit au présent règlement, ainsi que toute somme attribuée à un membre à titre de dépenses sont reçus ou perçus par la Corporation, et celle-ci peut valablement en donner quittance au nom de chaque membre. Si un membre touche directement de tels droits ou de telles sommes, il en fait remise à la Corporation dans les huit jours, à moins qu'il ne soit tenu par la loi de les remettre à une autorité ou personne". Le règlement numéro 2 dit ceci: "Le Conseil d'Administration, par résolution, peut exiger de tout membre toute procuration en faveur de la Corporation ou de ses officiers ou employés, qu'il juge utile ou nécessaire en rapport avec la réception et la perception des droits de pilotage et autres sommes qui doivent être reçues et perçues par la Corporation".

LE PRESIDENT:

Q Le dernier article que vous venez de lire est l'article 2 du règlement numéro 2?

R L'article 2, oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Sauf ces textes que vous venez de lire, est-ce que vous avez des procurations individuelles signées par chaque pilote?

R Non.

Q Vous n'en avez pas?

R Non.

Q Depuis la formation de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, est-ce que vous avez continué à tenir un livre des minutes de l'Association?

R Oui.

Q Séparé de celui de la Corporation?

R Oui.

Q Depuis, toujours, la formation de la Corporation, est-ce que vous avez préparé des états financiers pour l'Association?

R Non. L'état est le même en vertu des règlements de la Corporation.

Q Alors, il existe encore un livre des minutes de l'Association, mais pas d'état financier?

R Non, pas d'état financier sous le nom de l'Association.

Q Dans ce livre des minutes de l'Association, quelles assemblées ou minutes y insérez-vous?

R Les minutes de l'assemblée annuelle.

Q De quoi?

R De l'Association.

Q Et est-ce que vous insérez les minutes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



d'assemblée de directeurs?

R Non.

Q Si je comprends bien, cependant, il existe encore des directeurs de l'Association?

R Oui.

Q Est-ce que ces directeurs de l'Association se réunissent, à un moment donné?

R Ils se réunissent à chaque fois qu'il y a une assemblée du Conseil d'Administration de la Corporation, parce que d'après les règlements, toute décision adoptée par la Corporation devient une décision de l'Association.

Q Il n'y a pas de réunion de directeurs de l'Association séparée et indépendante des réunions des directeurs de la Corporation?

R Non.

Q Voulez-vous prendre connaissance de la clause 5 des règlements de régie interne de l'Association des pilotes. Il s'agit de la remise des chèques de répartition à des personnes autres que les bénéficiaires de ces chèques. C'est à peu près le contenu de cet article-là?

R Oui.

Q Est-ce que c'est en fait mis en pratique?

R C'est mis en pratique, à moins que je sois forcé d'envoyer le chèque ou une partie d'un chèque d'un membre à une autre personne.

Q Qu'est-ce que vous entendez par là?

R S'il arrive une saisie, j'entends, quelque chose comme ça, je suis forcé par une saisie.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Par une saisie, correct, c'est un ordre de la Cour?

R Oui.

Q Mais est-ce que vous pouvez être forcé autrement?

R Non, à moins que je le dépose à la banque; c'est la même chose, c'est au nom du type.

Q Je vous réfère à l'article 14 des mêmes règlements, particulièrement à la dernière phrase de cet article, que je lis: "Il lui est également - en référant au secrétaire - il lui est également défendu de négocier à ces fins, les chèques des pilotes pour ce faire par son compte personnel ou autrement, cespaiements de transports ou de garantie pour les pilotes, tel que demandés par eux, pour leur remettre ensuite la balance seulement de leur dividende." Est-ce que cet article est encore appliqué?

R Le chèque est remis au pilote, et puis ..... le chèque est remis au pilote en entier.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Le chèque de laCorporation?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES, pour la Commission:

Q Est-ce que l'Association émet encore des chèques?

R Non.

Q Je vous réfère à la pièce 643, concernant les tours, le tour de rôle?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui.

Q J'ai crû comprendre, depuis le début des audiences ici, qu'il y a une différence entre untour et un voyage ou un pilotage, et ce matin, durant votre témoignage, chacun s'est servi de l'expression "tour". Afin qu'il n'y ait aucune confusion, le tour de rôle du vingt-quatre (24) juillet mil neuf cent soixante-trois (1963), en tour à Québec, un certain nombre de pilotes, vous avez dit que la moyenne du tour, c'est: 46 voyages, je crois?

R Oui.

Q Est-ce que lorsque vous vous servez de l'expression: "la moyenne du tour", vous référez à des tours que vous accordez en vertu de vos règlements?

R Oui.

Q Et sur l'exhibit 643, est-ce que c'est le nombre de voyages que le pilote a faits, ou le nombre de tours qui lui a été accordé par la Corporation?

R C'est le nombre de voyages faits, plus le nombre de tours qui lui ont été crédités par la Corporation.

Q Les demis que l'on voit sur cette liste, est-ce que ça serait des demi-tours ou des demi-voyages?

R Ca peut être les deux; ça peut être: demi-tours et demi-voyages, suivant quele type a eu un demi-tour ou un demi-voyage durant la saison.

LE PRESIDENT:

Q S'il a eu un tiers de voyage?

R Bien là, il a un demi-tour.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, sur cette liste-là, ça comprend - le chiffre qui est à gauche du nom du pilote - comprend à la fois le nombre de voyages réel qu'il a faits, plus ce que la Corporation des pilotes lui a accordé comme tours?

R Oui.

Q Et un tour ne représente pas nécessairement un voyage?

R Non.

Q Alors, la moyenne, sur l'exhibit 643, vous avez dit, c'est: 46 tours.

R .....

AJOURNEMENT DE QUELQUES MINUTES.

(Suite à la page 2,702)


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Si je comprends bien les explications que vous avez données, le surveillant local, lorsqu'il fait le tour de rôle, va accorder au pilote, disons, un tour pour un voyage normal de Québec - Les Escoumains?

R Oui.

Q Et si ce pilote, durant la journée précédente est allé à Port Alfred ou à Chicoutimi, il va lui accorder un tour et demi?

R Oui, dans ce cas-là, aussi.

Q Et si le pilote a fait un tiers de voyage, il va lui accorder quoi?

R Un demi-tour.

Q Alors, ce qu'il y a sur la liste du tour de rôle, ce sont des tours et non pas des voyages?

R Oui.

Q Est-ce que l'expression "tour" telle que comprise dans la liste du tour de rôle correspond exactement à la même expression "tour" que l'on rencontre dans vos règlements?

R Oui.

Q Exactement la même chose?

R Oui.

Q Alors, lorsque vous recevez, vous, cette liste du tour de rôle, pour préparer votre paye, évidemment, vous avez la cédule, - pour fins de distribution, disons que vous recevez la pièce 643, aujourd'hui, pour préparer la paye, vous savez qu'il y a


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quinze jours, il y avait, disons que la moyenne des tours était de 40?

R Oui.

Q Alors, si la moyenne est aujourd'hui de 46, c'est dire qu'il s'est fait six tours durant cette semaine-là?

R Oui, la quinzaine.

Q Et si quelqu'un a 43 tours, il n'a pas la même répartition que les autres, le même salaire que les autres?

R Non,on lui enlève un tour.

Q Et s'il a 48 ou 49 tours?

R Il ne reçoit pas plus que les autres.

Q Sauf qu'il est au bas de la liste?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Par ailleurs, il ne sera pas obligé d'en faire autant pour avoir la même chose que les autres, la quinzaine suivante?

R Non.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, je vous montre une partie de l'exhibit 597, qui est la feuille de distribution numéro 6?

R Oui.

Q Les deux premières entrées se comprennent très facilement: balance en banque et collection.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Passons maintenant à l'item: à déduire. Le nom de mademoiselle Bilodeau, qui doit être votre secrétaire...

R Oui.

Q ... y apparaît deux fois?

R Elle est payée une fois par semaine, alors, deux fois dans la quinzaine.

Q Est-ce que votre salaire n'apparaît pas sur la feuille numéro 6?

R Je me suis rendu compte ce matin qu'il apparaît deux fois sur la feuille numéro 7; il y a eu un oubli, là. Ce n'est pas moi qui a produit la feuille, remarquez bien.

Q Je ne vous fais pas de reproche. J'ai tout simplement cru que vous étiez payé une fois par mois, et que votre salaire n'apparaîtraît qu'une seule fois par mois?

R Non.

Q Les items suivants dans le poste: à déduire, sont: déplacements, détentions et classe A. Ca, ce sont les argents qui vont directement aux pilotes?

R Oui.

Q Vous les déduisez des sommes brutes que vous avez reçues?

R Oui, c'est exact.

Q Parce que la somme de $69,899,26 comprend tous les argents que vous avez, soit pour pilotage, déplacements, détentions ou cancellations ou Classe A?

R C'est ça.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q En d'autres termes, vous déduisez les argents particuliers pour n'avoir ensuite que le fonds commun?

R Oui.

Q Qui sera divisé?

R Oui, c'est ça.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q La feuille comporte la mention: Tours, 41. Ca, c'est la moyenne que vous avez établie?

R C'est-à-dire que je me suis basé sur la moyenne de 41 pour établir la distribution.

Q Voulez-vous expliquer les entrées suivantes: il y a: classe C-1, monsieur X, tel montant, classe C-2, vous avez trois noms, vous avez un chiffre multiplié par trois, vous avez un total.

R La classe C-1, un pilote est à sa première année dans la classe C, il reçoit 75% du salaire des autres pilotes. Alors, le salaire ici est de .....

Classe C-2, c'est des pilotes qui sont à leur deuxième année dans la classe C; ils reçoivent 85% du salaire des autres pilotes. Par contre, ils ne vont pas sur des navires de plus de 40 tonnes.

Q Là, je vous arrête. Vous parlez de pourcentage. Avant de faire cette opération-là, vous avez dû sûrement établir le salaire à cent pour cent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui.

Q Alors, comment avez-vous procédé?

R Bien là, je fais le calcul d'après le nombre de pilotes, si on veut, qui était à cent pour cent, et puis après ça...

Q Prenons un exemple à 41 tours. Alors, celui qui a une moyenne de 41 tours a droit au même salaire?

R Oui.

Q Disons que vous en aviez un à 38 tours, lui il a droit au plein salaire moins un tour?

R Moins $130.00.

Q Qui est la valeur d'un tour?

R Oui. Pour faire le calcul, je compte ce pilote-là à cent pour cent; par contre, j'ajoute sur le revenu brut, juste pour fins de calcul, la somme de cent trente dollars ($130.00).

Q C'est comme ça que vous faites vos calculs: vous rajoutez les déficiences au revenu brut, vous divisez par le nombre de pilotes?

R Oui, et en ce qui concerne les pilotes de la classe C, je les classe aux trois-quarts...

Q Je ne suis pas rendu là, je suis au pilote classe B qui a un tour de moins que les autres. Après avoir divisé votre revenu brut plus X fois $130.00 pour les tours en retard, vous divisez ça par le nombre de pilotes, ça vous donne un chiffre quelconque qui est le salaire...

R Je ne le divise pas tout de suite par


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



le nombre de pilotes; c'est là qu'il faut en venir aux déductions pour les classes C.

Q Allez-y.

R Dans le cas des classes C, je calcule que le type reçoit les trois quarts du salaire, au lieu de diviser par 75, je vais diviser par 74 3/4, ou s'il y en a deux, 74½, plutôt, suivant le nombre, on fait l'ajustement suivant le nombre de pilotes dans la classe C.

LE PRESIDENT:

Q Vous le considérez comme un trois quarts de pilote?

R Trois quarts de pilote.

Q Et après ça, il y aura d'autres rajustements suivant qu'il sera en retard?

R Oui.

Me MAURICEJACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez fait cette division qui vous donne un chiffre de X; quel ajustement y apportez-vous pour tenir compte lorsque vous avez d'autres voyages en retard, de pilote de classe C-1, ou de pilote de classe C-2?

R Alors, j'inscris ici les pilotes qui ne reçoivent pas la distribution régulière, ceux de C-1 et de C-2, et les autres, soit qu'ils aient été malades ou qu'ils soient en retard dans leurs voyages. Ca me fait le total de ma distribution - excusez, le total


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



des déductions du revenu brut.

Q Vous avez établi avant 75% du résultat de votre division pour avoir le salaire?

R Oui.

Q Ou 85%, dans le cas des C-2?

R Oui. Je l'inscris ici sur la feuille.

Q C'est parce que vous aviez sauté l'opération. Ensuite, qu'est-ce que vous faites?

R J'inscris le nom des pilotes qui ne reçoivent pas la distribution régulière, mais par contre, qui sont dans la catégorie générale, c'est-à-dire la classe B.

Q Et qui sont quelques voyages en retard?

R Qui sont quelques voyages en retard, oui.

Q Alors, vous soustrayez du résultat de la division originaire $130.00 par voyage en retard?

R Du revenu brut.

Q Et ça vous donne le revenu du pilote?

R Ca donne le revenu du pilote.

Et puis, après avoir obtenu le total de mes sommes à déduire, il me reste un montant net ici, qui est divisé, c'est-à-dire, le calcul est fait précédemment, mais qui est réparti entre les pilotes dont le nom n'apparaît pas là, en haut.

Q Il ne figure déjà pas sur la liste?

R Oui.

Q Maintenant, cette liste-là comporte


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



une mention sous le nom de monsieur X, tant de pilotage, distribution du remboursement, quatre fois $130.00?

R C'est-à-dire que le type, durant cette période-là, a repris des voyages en retard, - des tours en retard, pardon.

Antérieurement, aux distributions précédentes, j'ai dû lui enlever des tours parce qu'il était en retard, et puis, à cette distribution-là, il avait repris un certain nombre de tours. Alors, on lui rembourse.

Q Maintenant, durant - à la distribution numéro 6, ce pilote particulier, ce nombre de tours devait excéder le chiffre de 41?

R Non, il avait 30.

Q Et si le pilote rattrape ses tours, il arrive avec la moyenne; et qu'il dépasse la moyenne, vous ne lui donnez rien?

R Une fois qu'il égalise avec la moyenne, on lui a remboursé l'argent qu'il avait perdu précédemment, mais après ça, il ne reçoit rien de plus que tous les autres.

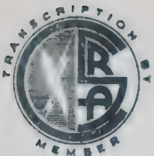
Q Celui qui est en retard, qui se rattrape dans ses tours, à travailler, reçoit plus d'argent durant cette quinzaine-là?

R Il reçoit plus d'argent durant cette quinzaine-là.

LE PRESIDENT:

Q Je comprends que d'après le systême de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



tour, quelqu'un peut reprendre les tours perdus, mais par ailleurs, il n'est pas capable de prendre beaucoup d'avance?

R Non.

Q Il ne sera pas mis en tête du rôle, sauf pour des changements, des échanges de tour, et il ne sera pas normalement mis en tête du rôle s'il a déjà le maximum?

R Le changement de tour ou de coïncidence, parfois il y a beaucoup de pilotes qui sont appelés, et il va peut-être tomber premier sur la liste.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Maintenant, vous avez dit aussi, toujours en rapport avec le tour de rôle, exhibit 643, que vous vérifiez si le pilote avait piloté régulièrement. Qu'est-ce que vous entendez par là?

R Bien, c'est-à-dire, je m'assure qu'il a piloté régulièrement, je le vérifie d'après les listes précédentes; si je vois que le type a été absent ou a paru comme absent sur les listes précédentes, j'en déduis qu'il n'a pas piloté régulièrement.

Q Quel changement est-ce que ça apporte dans son salaire?

R C'est-à-dire ça n'apporte pas nécessairement de changement dans son salaire, mais ça peut apporter un changement dans le chiffre que je vais prendre pour déterminer la paye.

Q Comment ça?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Si c'est un type qui a 43 voyages, et les autres ont 45, ce type-là peut être en départ avec 43, disponible à partir, mais s'il est retardé avant la journée même de la paye, là, il n'a pas piloté régulièrement, alors, je ne me base pas sur ce chiffre-là pour déterminer le nombre de tours à cette paye-là.

Q Est-ce que vous avez une charge de cancellation, ici à Québec?

R Oui, dix dollars ($10.00).

LE PRESIDENT:

Q Où va cette charge?

R Elle est payée directement au pilote, de la même façon que les déplacements et les détentions.

Q Et ça entre sur votre pièce, ici, 684, ça va entrer alors sur "détention", sur "déplacement"?

R Non, il est entré comme "détention".

Q Comme "détention"?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Alors, la cancellation est comprise dans la détention?

R Oui. C'est assez minime, d'ailleurs, c'est-à-dire, le nombre de cancellations est plutôt restreint.

Q Je vous réfère à l'article 30 de l'acte d'Association des Pilotes Licenciés dont le premier paragraphe se lit comme suit:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



"Les dépenses de voyage payées par l'Association à un délégué pour représenter les membres de leur association seront d'un maximum de $30.00 par jour, plus les frais de transport. Si le délégué doit encourir des dépenses imprévues en supplément du $30.00, il devra produire un compte détaillé de ses dépenses."

Est-ce que cet article trouve son application dans la formation de la Corporation?

R C'est-à-dire qu'il n'y a pas bien des dépenses qui aient dépassé le montant de $30.00 particulier, mais par contre, l'article se trouve modifié ..... par le règlement 17, "remboursement".

Q Règlement 17 de quoi?

R L'article 17 du règlement général numéro 1 de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, paragraphe B.

Q Maintenant, vous aviez expliqué que la Fédération accorde des tours à ses directeurs. Est-ce que c'est exact, ça?

R C'est-à-dire, à son président.

Q A son président?

R Oui.

Q Uniquement le président?

R Oui.

Q Pas les directeurs?

R Non.

Q Est-ce qu'il y a une règle qui empeche que la Fédération, disons, pour un mois donné accorde X nombre de tours, et que la Corporation elle


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



aussi accorde X nombre de tours?

R Vous voulez dire, une règle définie à l'avance? Non, c'est basé sur le travail que font les administrateurs.

Q Alors, si le président de la Fédération est aussi, disons, président de la Corporation, ou directeur de la Corporation, il se peut qu'on lui accorde des tours par la Fédération?

R Oui.

Q Et aussi par la Corporation?

R Oui.

Q Est-ce que c'est déjà arrivé?

R Non, en aucun cas.

Q Pardon?

R En aucun cas.

Q En aucun cas. Je ne réfère pas à ces derniers temps, à part ça.

Le president:

Q Est-ce qu'il y a un systême pour empêcher une double allocation de tour pour le même ouvrage?

R Bien, c'est-à-dire qu'il est crédité un demi-tour par journée de travail. Alors, il ne peut pas réclamer un tour pour une journée.

Q Alors, évidemment que c'est une journée de travail pour la Fédération, c'est seulement la Fédération qui peut lui accorder?

R C'est la Fédération qui lui accorde.

Q Et si c'est une réunion de la Corpo-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ration, là, ça sera la Corporation?

R Ca sera la Corporation.

Q Mais la Corporation n'accordera pas des tours pour les présences aux séances de la Fédération?

R C'est-à-dire que la Corporation accorde des tours pour des séances aux assemblées de la Fédération au président et aux administrateurs de la Fédération qui sont par le fait même des membres de la Corporation.

Q Alors, les tours sont accordés en définitive par la Corporation, et non pas par la Fédération.

R Les tours sont accordés par la Corporation, oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Mais les tours de la Fédération, dont vous parliez ce matin...

R C'est les tours au président de la Fédération.

Q Au président de la Fédération. Alors, en somme, il y a deux organismes qui peuvent donner des tours - accorder des tours?

R Oui, mais par contre.....

Q Il y a la Fédération et la Corporation?

R Oui.

Q Si j'ai bien compris, la Fédération n'accorde des tours qu'à son président?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, je crois que c'est arrivé..... une fois en particulier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, je n'ai sûrement aucune objection à ce que le conseiller juridique pose des questions sur la Corporation même; mais le témoin n'est pas en mesure, il n'est pas secrétaire-trésorier de la Fédération, - il n'est pas en mesure de donner une interprètation de ses règlements, et je pense qu'il y aurait danger de tromper la Commission.

LE PRESIDENT:
C'est justement. La seule question à laquelle il peut répondre, c'est que lui, en tant que secrétaire-trésorier, s'il n'a jamais eu des cas où la Fédération lui a intimé l'ordre d'accorder des tours à certains de ses membres.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Alors, le témoin a répondu que la Fédération, en autant qu'il le savait, n'accordait des tours qu'à son président.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



LE PRESIDENT:

Q Est-ce ça, en fait, qui est arrivé?

R Il est arrivé un cas que je me souviens, un administrateur de la Corporation qui avait fait un travail exclusivement pour la Fédération; alors, la Fédération lui a accordé un demi-tour. Mais par contre, comme dans le cas du président, la Fédération a payé un demi-tour.

Q Et la Fédération paye ses demi-tours?

R La Fédération paye ses demi-tours, oui.

Q Maintenant, lorsque les tours sont accordés, soit par la Fédération, soit par la Corporation, est-ce qu'on vous dit: Monsieur un tel a droit à un demi-tour pour telle journée, tel quantième du mois, ou si on vous dit, à la fin du mois: Monsieur un tel a droit à cinq demi-tours pour le mois?

R C'est-à-dire qu'on tient compte des toures, des demi-tours, au jour le jour.

Q Qu'est-ce que vous entendez...

R On accorde les tours au fur et à mesure qu'ils sont crédités.

Q Alors, ça ne se fait pas à la fin du mois; ça se fait à chaque jour?

R C'est approuvé par le conseil d'administration, mais les tours sont accordés lorsque le membre vaque aux occupations, normalement, de la Corporation. Les tours sont envoyés au ministère des Transports, c'est la Corporation qui envoie une lettre à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cet effet-là.

LE PRESIDENT:

Q Et c'est vous qui envoyez les lettres au ministère des Transports ?

R C'est moi qui envoie les lettres.

Q Autrement, le pilote en question serait mis le premier en liste, peut-être, en même temps, et qu'il ne pourrait pas être disponible?

R Oui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Quels documents ou quels renseignements sont fournis par un directeur de laCorporation à son bureau de direction pour se voir accorder des tours ou demi-tours, devrais-je dire?

R Il n'y a pas de document précis de fourni à la Corporation, mais voici, lorsque vous avez une assemblée du conseil d'administration, c'est entendu que les administrateurs ont droit à un demi-tour, et tous les tours qui sont crédités sont approuvés par la suite par le conseil d'administration.

Le secrétaire donne à l'assemblée le détail des tours qui ont été crédités à tel ou tel membre, ou à tel ou tel administrateur, et le conseil d'administration les approuve.

Q Est-ce que c'est fait mensuellement, cette approbation?

R C'est fait mensuellement ou aux


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



assemblées du conseil d'administration.

Q En général, est-ce que ça se fait tous les mois?

R Tous les mois, disons, oui.

LE PRESIDENT:

Q Vous avez parlé tout à l'heure des pilotes de classe C, et on vous a parlé de leur paye bi-mensuelle. Maintenant, je vous demanderais de vous référer à la pièce 597 qui se trouve le rapport annuel de l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), et si j'ai bien regardé, on pourrait voir, à première vue, que le pilote numéro 20 est un pilote de classe C?

R Oui, c'est exact.

Q Le pilote numéro 29, 31?

R Oui.

Q Les pilotes 53 et 60?

R 53 et 60, oui. Maintenant, le numéro 60 est présentement dans la classe B.

Q Mais dans ce temps-là?

R Dans ce temps-là, oui.

Q Il y en a peut-être d'autres aussi, mais ceux-là, on peut les voir clairement?

R Le numéro 60 a été promu dans la classe B au cours de l'année.

Q C'est ce qui fait la différence avec les autres?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Me JEAN BRISSET c.r.,
pour la Féd. des Armateurs du Canada:
Votre Seigneurie, je voudrais demander au témoin, avec la permission de la Cour, de produire une copie des minutes des assemblées annuelles de l'Association des Pilotes, pour les années soixante et un ('61), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963). On peut peut-être donner une cote à ces minutes, en liasse: 687.

Q Monsieur Ménard, je comprends que vous avez avec vous un état détaillé des dépenses au montant de $1,674.25, dont nous parlions ce matin?

R Oui.

Q Voulez-vous le produire - je crois qu'il a déjà été produit sous la cote 685?

R .....

Q Monsieur Ménard, dans cet état, je constate un item daté d'avril, le vingt-cinq, télégramme, folio C-117, et un montant de $786.11, et je voudrais que vous me disiez, si vous pouvez le faire vous-même, si ceci inclut le coût de tous les radiogrammes envoyés aux navires qui arrivaient aux Escoumins, pendant l'arrêt de travail du mois d'avril mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R Non, il y a une note plus bas sur la feuille, à l'effet qu'un montant de cent et quelques dollars a été crédité et payé par la Fédération, c'est-à-dire, alors, le montant de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ces télégrammes aux navires n'était pas compris dans le sept cent et quelques dollars.

Q C'a été remboursé par la Fédération?

R Oui, je m'excuse, il était compris dans le sept cents dollars, mais il a été remboursé par la Fédération.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Votre Seigneurie, avec votre permission, est-ce qu'il y aurait possibilité de produire un photostat dela pièce 685, pour valoir comme la pièce elle-même, étant donné que c'est un document de la Corporation?

LE PRESIDENT:

Certainement, un photostat certifié.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Monsieur Ménard, sur la pièce 685, il apparaît divers noms, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Voulez-vous nous dire si toutes ces personnes sont des pilotes actifs - actifs, entendons-nous...

R C'est-à-dire que le mien apparaît sur la liste.

Q Oui.

R Alors, ils ne sont pas tous des pilotes actifs.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Les autres?

R Lorsqu'on mentionne "pilotes", les noms des pilotes qui apparaissent sur cete liste sont des pilotes actifs.

Q A part les noms des pilotes, et votre nom, y aurait-il d'autres noms?

R .....

Q En d'autres mots, sauf votre nom, est-ceqe tous les autres sont des pilotes actifs?

R Oui. Il y a un autre nom, maintenant, ça correspond ici au nom du téléphone, à une dépense; au lieu de marquer la dépense exact, j'ai marqué le nom du fournisseur.

Q Est-ce que tous les pilotes dont les noms apparaissent sur l'exhibit 685 étaient, au moment de l'assemblée, c'est-à-dire au mois d'avril, des administrateurs de la Corporation ou des directeurs de laCorporation?

R Non, ils n'étaient pas tous administrateurs.

Q Pour fins de record, voulez-vous mettre une coche rouge, à droite du nom des pilotes qui n'étaient pas à ce moment-là membres du Bureau de Direction?

R .....

Q Il y a combien de noms de pilotes en tout, sur la pièce 685?

R Quatorze (14).

Q Quatorze (14). Est-ce que ce sont tous des pilotes du district de Québec?

R Oui.

Q Je vois que vous avez mis six coches;


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ça veut donc dire qu'il y a six noms de gens qui n'étaient pas des directeurs à ce moment-là?

R Oui.

Q Est-ce que dans vos règlements il y a des provisions quelconques pour rembourser ou payer quelque sommeque ce soit à des gens qui ne sont pas des directeurs?

R .....

LE PRESIDENT:
L'article 20. - C'a été bien rédigé, tres large: officiers, agents, serviteurs, employés.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Mais qui ne sont pas membres.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il est bien marqué: "et employés qui ne sont pas membres de celle-ci." C'est bin d'être sûr que la dernière dispositipn se rattache aux trois premiers termes.

LE PRESIDENT:
Surtout au premier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ca ne se rattache certainement pas au premier, donc ça ne se rattache pas


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



au deuxième.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est possible.

Q Est-ce que les noms qui ont un crochet rouge à droite, c'est les noms de membres de comité de la Corporation?

R Quelques-uns, oui.

Q Est-ce que vous pourriez vérifier? Pouvez-vous vérifier?

R Lesquels? Certainement.

Q Voulez-vous mettre un crochet bleu au bout du nom de ceux qui sont membres de comités?

R ......

Q Vous avez indiqué deux noms?

R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Ménard, voudriez-vous prendre les états financiers de mil neuf cent cinquante-huit (1958) et mil neuf cent cinquante-neuf (1959) qui font partie de la pièce 597 et compléter la liste des tours - la moyenne des tours que vous demandait mon confrère, monsieur Brisset cet avant-midi. Je crois que vous avez donné la moyenne des tours pour les années mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixanteet un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962)?

R En mil neuf cent cinquante-huit (1958), la moyenne apparaît comme étant quatre-vingt-sept (87); et en mil


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

neuf cent cinquante-neuf (1959): cent un (101).

LE PRESIDENT:

Q Je constate que dans votre moyenne, vous n'arrivez jamais avec des demi-tours; vous faites accorder ça d'un côté ou de l'autre?

R Non.

Q C'est arrivé comme ça?

R C'est arrivé de même.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fédération des Pilotes.

Q Sur un autre point de vue, on vous a demandé ce matin quand avait été distribuée en mil neuf cent soixante-deux (1962), la somme moyenne de $750.00 qui demeurait à verser. Vous avez répondu qu'il y avait eu deux versements au mois de janvier suivant?

R Oui.

Q Au moment de l'établissement des états financiers, est-ce que vous aviez en main les argents nécessaires pour payer ce $750.00?

R Non, on ne l'avait pas; il était comme comptes à recevoir.

Q Alors, vous avez établi ce montant de $750.00 sur la base des sommes qui devaient vous être versées, présumément dans une courte période?

R Oui.

Q Les directeurs de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en aval ont-ils été, jusqu'à date, les mêmes que ceux de la Corporation des Pilotes du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Bas St-Laurent?

R Oui.

Q Et êtes-vous au courant de ce document signé par plus des deux tiers des membres de l'Association, à l'effet que les élections, en particulier, les élections de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent étaient automatiquement les élections de l'Association des Pilotes Licenciés pour le Havre de Québec et en Aval?

R Oui, c'est exact.

Q Et êtes-vous au courant que ce document a été signé par plus des deux tiers des membres?

R Oui, parfaitement.

Q Etes-vous au courant du fait qu'un amendement à l'acte de société s'opère lorsque plus de deux tiers des membres ont signé en faveur de cet amendement?

R Lorsque vous établissez votre répartition d'argent à la fin de l'année, est-ce que vous tenez compte de quelque façon des jours d'absences, ou si tous vos calculs de répartition d'argent se font sur la base du travail accompli, c'est-à-dire le nombre de tours effectifs?

R La répartition d'argent se fait sur la base du nombre de tours.

Q Le témoin produira les documents qui ont été demandés, soit les comptes de dépenses, copies certifiées de résolution concernant l'administration du fonds de pension et les assemblées générales de l'Association dès qu'ils seront prêts, probablement demain matin.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Aux rapports financiers de mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962), pièce 597, à l'annexe C, je vois que les distributions ne commencent à courir que du 5 mai 1962, ou du 5 mai 1961?

R Oui, c'est exact.

Q Il n'y en pas pour les mois de janvier, février, mars et avril?

R Les seules distributions qu'il y a au mois de janvier c'est les montants dûs de l'année précédente.

Q Ceci est basé, évidemment, sur l'article 9A de votre règlement numéro 2?

R Oui, c'est l'article 9.

Q Mais les argents qui ont pu être perçus pour les voyages d'hiver, à date, il n'ya pas eu de distribution avant le 5 mai?

R Non, la distribution a été faite au 5 mai seulement.

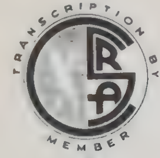
Q Alors que les directeurs ne se sont pas - les administrateurs ne se sont pas servis encore de leur pouvoir en vertu du sous-paragraphe b) de ce même article?

R Non.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason).

- ET LE DEPOSANT NE DITPLUS RIEN -

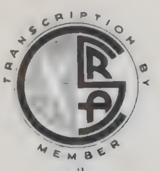
Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté comme tel, certifie que la déposition ci-dessus


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante-trois, a comparu comme témoin en cette enquête:

CAPITAINE MICHEL DUSSAULT,
ré-entendu.

INTERROGE par
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laur.:

Q Capitaine Dussault, je pense que dans votre témoignage antérieur, vous avez dit que vous aviez travaillé à bord de certains navires durant votre apprentissage, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Quel genre de navires étaient-ce?

R Bien, j'ai travaillé comme officier, en différentes capacités: deuxième, premier officier, sur différents navires, au cabotage et au long cours, et aussi, comme je l'ai mentionné, sur différents navires comme capitaine, sur différents voyages sur la côte, dans les Antilles, l'Amérique du Sud,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



la Baie d'Hudson, et aussi comme "sailing master" sur plusieurs navires canadiens et étrangers.

Q Lorsque vous avez travaillé comme "sailing master" sur ces navires, dans quelle région avez-vous travaillé?

R Dans ce qu'on pourrait appeler: le Bas du Fleuve St-Laurent, c'est-à-dire de Québec allant à l'est, vers les ports se trouvant soit dans le Fleuve St-Laurent lui-même ou dans les ports se trouvant dans le Golfe St-Laurent.

Q Et les navires à bord desquels vous étiez"sailing master" est-ceque c'était des navires exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la circonscription de Québec?

R Certains de ces navires étaient exempts, d'autres n'étaient pas exempts. Sur ceux qui n'était pas exempts de pilotage, c'est-à-dire, dans tous ces cas-là, c'était des navires étrangers, je ne faisais l'ouvrage de "sailing master" qu'à partir de Pointe-au-Père à l'est.

Q Qu'est-ce qui arrivait entre Pointe-au-Père et Québec?

R Un pilote licencié du district était employé, comme de coutume.

Q Et je comprends donc que dans les autres cas, vous n'employiez pas de pilotes licenciés dans la circonscription?

R C'est exact.

Q Qu'est-ce que c'est qu'un "sailing master"?

R Un "sailing master", c'est un peu.....


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ni un capitaine ni un pilote, ni un officier; c'est un peu un mélange des trois, avec un statut assez mal défini; il sesituerait peut-être à moitié chemin entre le premier officier et le capitaine.

Q Et j'aimerais vousposer certaines questions en rapport avec les navires exemps du paiement des droits de pilotage, et qui ne prenaient pas de pilotes dans la circonscription: à bord de ces navires, et à l'intérieur des limites de la circonscription, quelles étaient principalement vos fonctions?

R Le pilotage du navire.

Q Est-ce que vous demeuriez à bord d'un navire en particulier durant de nombreux voyages, ousi vous changiez - vous restiez à bord du navire simplement pendant son trajet...?

R Je restais tout simplement à bord d'un navire pour un trajet donné, c'est-à-dire pour prendre un exemple: si un navire se rendait, peut-être à Godbout, à Baie-Comeau ou à Sept-Iles, ou à tout autre port dans le St-Laurent, d'habitude j'étais engagé pour le voyage aller et retour;s'il faisait le voyage aller et retour; ou simplement pour aller s'il reprenait la mer ensuite.

Q Où embarquiez-vous à bord de ces navires?

R Dans la grande majorité des cas, à Québec.

Q Et qu'est-ce qui se produisait quand vous embarquiez à bord des navires? Est-ce qu'on vous mettait sur les articles de ce navire-là?

R Certainement, j'étais sur les articles, la majorité des cas, signé comme "sailing master", et je devenais


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

par le fait même, un membre régulier, un officier du navire.

Ceci ne se présentait pas dans la majorité des bateaux étrangers, à l'est de Pointe-au-Père; souvent on me faisait pas signer d'articles; mais tous les bateaux canadiens ou de l'enregistrement du Commonwealth, j'étais toujours à bord sur les articles comme un officier régulier du navire.

Q Vous avez dit "généralement comme 'sailing master'". Est-ce qu'on vous insérait dans les articles sous un autre titre, parfois?

R Pas que je me souvienne.

Q Et vous dites, en ce qui concerne les navires étrangers qui étaient censés avoir un pilote à bord, à partir de Pointe-au-Père, il arrivait souvent que vous n'étiez même pas sur les articles?

R Ceci arrivait parfois, un navire étranger.

Q Est-ce qu'il y avait une raison particulière pour laquelle on ne vous mettait pas sur les articles?

R Non. Pour eux, j'étais tout simplement plutôt un genre de "coasting pilot", comme ça existe dans bien des pays, d'ailleurs.

Q Est-ce qu'il y avait une raison particulière pour laquelle les navires canadiens vous mettaient sur les articles à partir de Québec?

R Oui, c'est tout probablement pour être bien légal, disons, puisque le "shipping act" donne le droit à ces navires qui n'étaient pas compulsoires, de faire leur propre pilotage; alors, en étant un des officiers du navire, ils étaient à tout point de vue légals.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



D'ailleurs, avant de m'engager de cette façon, j'avais pris des informations, et j'avais obtenu la permission de notre surveillant du pilotage à Québec, qui était mon patron, puisque j'étais apprenti-pilote.

Q Et vous étiez sur les articles de ce navire pour le trajet à sens unique, ou le retour, selon le cas?

R C'est exact.

Q S'il s'agissait d'un voyage aller et retour, je comprends que vous descendiez à Québec en revenant?

R C'est exact.

Q Et là, vouspouviez embarquer la fois suivante sur un autre navire? Est-ce que c'est ça?

R C'est ça, c'est exact.

(Le témoin est transquestionné en anglais par Me Mason, Me Brisset et Me Lalonde).

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je soussigné, sténographe officiel, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le dix-huitième jour de septembre, l'an mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

CAPITAINE GASTON ROUSSEAU -
EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Capitaine Rousseau, je pense que vers la fin de votre interrogatoire, hier, je vous demandais un certain nombre de questions concernant la possibilité pour les membres de votre Corporation ou votre Association de s'informer des activités de vos organismes, et en particulier vous aviez dit qu'il était même arrivé des cas où des membres avaient assisté à des assemblées du conseil d'administration, et je vous ai aussi posé des questions en rapport avec des bulletins à savoir si





vous gardiez vos membres informés, à l'aide de bulletins, et vous aviez dit que vous en faisiez parvenir aux membres une quizaine de bulletins chaque année.

Je vous montre ici une série de documents qui datent du premier (1er) avril mil neuf cent soixante (1960), semble-t-il - du vingt-quatre (24) mars mil neuf cent soixante (1960) jusqu'au six (6) septembre mil neuf cent soixante-trois (1963). Sauriez-vous me dire si cette liasse de documents constitue ce que vous appeliez hier des bulletins que vous faites parvenir à vos membres?

R Oui, c'est bien ça; nous nous efforçons de faire parvenir - de tenir tous les membres au courant de toutes les activités qui peuvent arriver pendant une saison.

En plus de ça, je devrais ajouter que les différents mémoires qui ont été publiés au sujet du pilotage, nous les avons - nous en avons fait des copies et envoyé aussi à tous les membres, tous les mémoires, excepté le mémoire Koenig que nous n'avons pas eu encore le temps d'envoyer aux membres.

Q Est-ce que vous avez l'intention d'envoyer le mémoire Koenig aux membres?

R Bien, vu que nous avons omis d'envoyer quoi que ce soit aux membres, j'ai déjà posé la question à mon conseil d'administration, et puis ils ont suggéré que ceci devrait être fait.

Q Je désire, Votre Seigneurie, déposer


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cette liasse de documents sous la cote 688. On m'informe qu'il peut manquer un certain nombre - quelques bulletins dans cette série, mais ceux qui manquent ont déjà été déposés par des témoins antérieurs, soit monsieur Koenig, soit monsieur Barras, mais que ceci, avec les autres documents, constituerait une série complète.

Q Je constate, monsieur Rousseau, que conformément à ce que vous venez de dire, cette série de bulletins comporte un certain nombre de mémoires se rapportant au pilotage. J'en trouve un en particulier, le premier ici, à partir de mil neuf cent soixante(1960), auquel vous avez joint une lettre du dix (10) mai mil neuf cent soixante (1960) qui s'intitulait "St. Lawrence River Pilots, et Review of the situation by the Shipping Federation of Canada." Est-ce que c'est bien le mémoire-est-ce que vous avez fait parvenir complètement le mémoire de la Shipping Federation, à ce moment-là, à tous vos membres?

R Oui, bien certain, ce premier mémoire était sous forme de pamphlet; nous l'avons envoyé aux membres, oui, sous forme de pamphlet.

Q Est-ce que vous aviez reçu une demande de la Shipping Federation à cet effet?

R De le faire parvenir aux membres?

Q Oui.

R Non, non, certainement pas; je l'ai eu de Montréal, je l'ai eu de quelque part à Montréal; on ne me l'a pas envoyé, j'en suis certain.

Q Je constate en outre qu'en mil neuf


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



cent soixante et un (1961), en date du quatorze (14) avril mil neuf cent soixante et un (1961), vous faisiez parvenir une autre lettre à vos membres avec une copie d'un mémoire qui s'appelle "Submission of Dominion Marine Association to the Honourable Jean Balcey minister of Transport Canada in the matter of the Canada Shipping Act, sections 346 et 347. Est-ce que vous avez pris sur vous-même de faire parvenir à chacun de vos membres une copie de ce mémoire?

R C'est-à-dire que ce mémoire, si je me souviens bien, nous est arrivé tard l'automne, très tard l'automne, et puis..... non, pas sur moi-même, à titre de président, j'en ai certainement parlé au conseil d'administration, et peut-être même aux membres en assemblée générale, et puis je leur ai fait parvenir le mémoire.

Q Est-ce que vous aviez reçu une demande de la Dominion Marine Association à l'effet de faire parvenir ce document à vos membres?

R Non pas, non pas. Je n'ai pas reçu de mémoire non plus de la Dominion Marine, à ce moment-là.

Q Et je constate que le neuf (9) juin mil neuf cent soixante et un (1961), vous envoyiez une autre lettre à vos membres, à laquelle vous joigniez un mémoire intitulé "Submission of the Shipping Federation of Canada, Montréal, to the Honourable Léon Balcey, minister of Transport, departement of Transport, Ottawa, et datée du 14 décembre 1960. Encore là, est-ce que votre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

conseil d'administration a décidé lui-même de faire parvenir ce document à tous les membres?

R Bien encore là, c'était le deuxième mémoire de la Fédération des Armateurs, il est daté de décembre; j'ai dû certainement en parler, ah oui, j'en ai certainement parlé à l'assemblée générale des membres, et nous avons dû, ou j'ai dû les aviser qu'aussitôt que nous aurions une minute, qu'on leur en ferait parvenir des copies, à tous et chacun.

Q Et encore là, est-ce que la Shipping Federation vous avait demandé d'en faire parvenir des copies à vos membres?

R Non, on ne m'avait pas demandé ça.

Q Est-ce que vous avez reçu un subside quelconque de la Dominion Marine ou de la Shipping Federation pour cette publicité gratuite?

R Malheureusement non.

Q Est-ce que vous avez produit une réponse au mémoire de la Dominion Marine et de la Shipping Federation, en mil neuf cent soixante (1960)?

R .....

Q Ou est-ce que la Fédération des Pilotes du St-Laurent a publié...

R Oui, la Fédération des Pilotes du St-Laurent a certainement répondu à ces mémoires, oui, j'en suis certain.

Q Et seriez-vous au courant si la Shipping Federation en a fait parvenir des copies à ses membres?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Je ne sais pas, mais je sais que nous, étant administrateurs de la Fédération, nous en avons fait parvenir à la Fédération des Armateurs, si je me souviens bien, c'était cinq copies.

Q En autant que vous sachiez, est-ce qu'il y a eu d'autres mémoires, depuis mil neuf cent soixante (1960), de présentés à l'autorité de Pilotage par une association d'Armateurs concernant le pilotage sur le St-Laurent?

R Je ne crois pas. Depuis mil neuf cent soixante (1960), je crois qu'il y a eu trois mémoires: Deux de la Fédération des Armateurs et un provenant de la Dominion Marine Association.

Q De toute façon, est-ce que ce sont les seuls mémoires qui sont venus à votre attention?

R .....

Q De la part des Armateurs?

R Je le crois, oui, les seuls. Je crois que c'était suffisant.

Q Et dans chaque cas, vous en avez fait imprimer des copies pour vos membres?

R C'est exact, oui.

Q Capitaine Rousseau, vous avez été vous-même pilote spécial, avez-vous dit, durant un certain nombre d'années?

R Oui, c'est exact.

Q Est-ce que vous avez eu quelque chose - quoi que ce soit à faire avec l'abolition du régime des pilotes spéciaux sur le St-Laurent?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Oui, j'ai premièrement signé avec plusieurs de mes confrères une requête à l'effet qu'il serait préférable pour nous d'avoir l'abolition des pilotes spéciaux.

Q Pourquoi étiez-vous défavorable au régime de pilote spécial alors que vous-même, vous en étiez un? En particulier, n'est-ce pas que les pilotes spéciaux se faisaient quand même un revenu supérieur au pilote de tours, durant le temps que vous étiez pilote spécial?

R Bien, pour appeler ça un revenu spécial...

Q Un revenu supérieur, j'ai dit.

R Un revenu supérieur, là encore, c'est assez difficile à dire parce que..... il y avait certainement beaucoup plus de dépenses à rencontrer quand un pilote était attitré à une compagnie. Ah oui, il restait sûrement un certain montant qui grossissait, oui, le salaire.

Q Pourquoi avez-vous travaillé pour l'abolition - avez-vous travaillé à l'abolition de ce régime de pilotes spéciaux?

R Parce que je croyais sincèrement que le régime n'était pas certainement bon, et juste pour mes confrères et notre organisation, et pour les compagnies, j'ajouterais.

Q En quoi - procédons par étape: En quoi est-ce que ce régime n'était pas bon pour les compagnies, selon vous?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



R Ce régime n'était pas bon pour les compagnies parce que, comme un confrère l'a bien dit ici l'autre jour, le choix des pilotes spéciaux ne se faisait pas par compétence et séniorité, mais se faisait, comme lui-même, ce monsieur, a dit, et je le répète: Se faisait entre amis. Ce qui fait qu'à maintes reprises, il y avait des pilotes spéciaux qui n'auraient pas dû être des pilotes spéciaux.

Par contre, il y avait un grand nombre de ces pilotes spéciaux qui étaient de bons hommes, en m'excluant, bien entendu - je ne parle pas pour moi à ce moment.

Q Et en quoi le régime de pilote spécial était-il préjudiciable à l'opération du service de pilotage?

R Parce que, et ceci c'est mon humble opinion, ce système, premièrement, divisait énormément le groupement, parce qu'une partie des pilotes était attachée, si vous voulez, premièrement aux compagnies, deuxièmement à l'autorité du pilotage, et troisièmement à leur association, ce qui faisait que ces gens-là n'avaient pas deux maîtres, mais, je dirais: trois maîtres.

Q Est-ce que vous prétendez que les associations de pilotes sont le maître des pilotes?

R Ils ne sont pas maîtres des pilotes, mais si quelqu'un appartient à une association, il est certainement fier de son groupement, il s'en occupe, je crois.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Alors, si je comprends bien, vous référez à plutôt un maître qui serait: l'autorité de pilotage.

R C'est bien ça.

Q Et vous vous plaignez que du temps des pilotes spéciaux, ils étaient responsables aussi aux compagnies qui les employaient?

R Bien, ils étaient responsables, oui, d'une certaine façon ils étaient responsables.

Je devrais ajouter aussi que ces pilotes de ligne avaient..... ont eu la main levée, je dirais, sur l'organisation; c'est-à-dire que la majorité d'eux étaient directeurs dans ce temps-là, et je ne veux pas dire que ces gens-là n'ont pas fait leur devoir, loin de là, mais tout de même, ça pouvait créer un certain malaise parmi le groupement.

SUITE A LA PAGE 2,742


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q A votre connaissance, est-il arrivé que des pilotes spéciaux soient appelés à servir sur un nombre assez considérable de navires de leurs lignes, consécutivement, en manquant de repos, par exemple?

R Oui.

Q Si vous prenez les pilotes des lignes les plus achalandées, est-ce que ça s'est produit?

R Oui, ça s'est produit.

D'ailleurs, le dispatching était assez difficile à faire, parce que ces gens-là ne suivaient pas leur tour, ils prenaient ou attendaient le bateau; s'ils avaient un bateau à Montréal; alors les dispatchers avaient la tâche assez difficile parce qu'ils ne savaient pas si ces gens étaient disponibles ou devaient attendre un navire qui était à Montréal ou dans un autre port.

Q Est-ce que cela causait des inconvénients aux pilotes du tour de rôle?

R Certainement, ça causait de grands inconvénients, parce qu'à maintes reprises, par exemple, nous étions à la Pointe-au-Père, dans ce temps-là,et puis l'officier en charge là-bas demandait des pilotes pour le tour de rôle, et à mi-chemin vousrencontriez des pilotes de lignes qui remontaient à Québec parce qu'ils n'avaient pas de navire, des choses comme ça.

J'ajouterai maintenant qu'avec le nouveau système, et je ne parle pas pour moi-même, tout pilote qui reçoit un brevet, peut maintenant aspirer un jour de devenir pilote de la classe A. Auparavant, ça ne se faisait pas.

Q Est-ceque vous avez été actif dans le transfert de la station de pilotage de Pointe-au-Père aux Escoumins?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui, je l'ai été.

Q Lors du contre-interrogatoire de monsieur Koenig, une pièce a été déposée qui était un extrait du procès-verbal de l'assemblée de l'Association - de l'assemblée générale annuelle de l'Association tenue le 13 janvier 1960, et selon laquelle trente membres présents avaient voté pour le nord, et vingt-huit pour le sud, et un pour Pointe-au-Père, quant au site de la station. Sauriez-vous dire - tout d'abord, cette assemblée générale annuelle de mil neuf cent soixante, est-ce que c'est celle à laquelle vous avez été élu directeur ?

R Mil neuf cent soixante (1960), oui, c'est ça.

Q Alors, il s'agissait de la pièce 600. Quelle mesure avez-vous prise subséquemment à l'adoption de cette résolution par l'assemblée générale annuelle?

R Au sujet du transfert de la station?

Q Oui, après le 13 janvier 1960.

R Bien, pour faire un peu l'historique de cette histoire, c'est que pendant les années - quelques années que nous étions encore à la Pointe-au-Père, il y a eu requêtes par dessus requêtes pour essayer d'en venir à une décision tant qu'au choix du nouveau poste de pilotage.

En mil neuf cent cinquante-neuf (1959), lors de l'ouverture dela voie maritime, nous avons été taxés fortement par l'augmentation de traffic, cette année-là. Nous avions, bien entendu, encore le système de pilotes spéciaux, ce qui nous a demandé, aux pilotes de tour et aux pilotes spéciaux, de faire un surcroît de travail que je dirais énorme, à tel point que nous avons perdu, cette année-là, trois de nos membres subitement, qui sont


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



morts subitement: un à bord d'un navire, l'autre en débarquant du navire, et un autre, je crois bien que les conséquences étaient ce surcroît de travail. Par ailleurs, je crois que si on regarde les dossiers, nous en avons eu six ou sept qui ont été malades assez gravement à la suite de cette année mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Je me souviens que nous avons reçu du sous-ministre des Transports, monsieur Baldwin, une lettre nous félicitant d'avoir fait du travail, ce beau travail.

Alors, sachant que le traffic ne diminuerait pas, certainement, et sachant aussi que les officiers du Département du Transport trouvaient toutes sortes de raisons pour ne pas augmenter notre nombre, il a fallu se décider, et se décider vite quant au choix de la station.

Vu que l'assemblée générale, la majorité des membres s'étaient prononcés en faveur de la côte nord, nous avons communiqué avec le Département à Ottawa pour leur demander leur collaboration afin d'en venir à une décision et de faire ce transfert. Nous avons rencontré à cet égard le ministre du Transport d'alors, monsieur Hees, et puis, après maintes discussions, études, monsieur Hees a décidé, pour donner justice à tout le monde, de former un comité qui étudierait la question à fond. - Et, avant que je l'oublie, je crois que la Fédération des Armateurs, sur ce point, était d'accord avec nous: nous devions raccourcirnotre trajet. - Ce comité a été formé, il y a eu trois représentants des Travaux Publics de nommés,deux représentants du Département des Transports, et deux pilotes que nous avons choisis au sein du Conseil d'Administration.

Si je me souviens bien, il y a eu


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



un membre de notre organisation qui a suggéré par lettre à ce qu'on nomme quelqu'un en dehors du Conseil d'Administration, chez nous. Nous lui avons écrit et lui avons suggéré que vu que c'est lui qui faisait la suggestion, de bien vouloir aussi venir siéger sur ce comité, c'est-à-dire que nous étions pour soumettre son nom, afin qu'il puisse aussi siéger.

De toute façon, le Comité s'est réuni, a visité les différents sites: aux Escoumins, à Trois-Pistoles - je ne sais pas s'ils ont été -..... s'ils sont allés à St-Simon, c'était le printemps, je ne sais pas s'il y avait une route pour descendre là - de toute façon, ils ont fait une étude, je crois, complète, et ils ont été unanimes à choisir le poste de l'Anse-aux-Basques que les membres de la Commission ont bien voulu visiter ce printemps.

Q Est-ce que vous avez reçu un rapport de vos représentants des pilotes qui vous représentaient sur ce comité?

R Oui, nous avons reçu un rapport que nous avons fait parvenir à Ottawa.

Q Je vous montre un rapport en date du 2 juin 1960, daté de Québec, intitulé: "Lower St.Lawrence Pilotage Station." Sauriez-vous me dire s'il s'agit d'une copie du rapport qui vous a été remise par vos représentants sur ce comité?

R C'est bien ça, oui.

Q Je désirais déposer ce rapport comme pièce 689.

R Est-ce que je peux continuer?

Q Oui, vous pouvez continuer.

R Par après, nous avons reçu une lettre du Ministre des Transports, nous disant que l'installation à l'Anse-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



aux-Basques se faisait incessamment, et puis que nous opérerions de l'Anse-aux-Basques définitivement auprintemps de mil neuf cent soixante-deux.

Bien, nous avons fait, depuis ce temps-là, maintes et maintes démarches à savoir quand est-ce que nous pourrions opérer de l'Anse-aux-Basques définitivement. Et bien, nous sommes en 1963, nous avons fait, comme je vous disais, maintes démarches pour essayer de faire bouger la station, mais malheureusement, nous sommes encore dans le vieux bureau qui, je crois, est une ancienne maison qui a plus de cent ans, et nous ne croyons pas que c'est un moyen efficace d'opérer, à la station des Escoumins.

Q Ne croyez-vous pas que ça pourrait avoir un intérêt historique?

LE PRESIDENT:

Q A tort ou à raison, vous avez été victime du programme d'austérité, vous autres aussi?

R Je le crois.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je vous montre une photo-copie d'une lettre du 16 août 1960, adressée au Capitaine Gaston Rousseau, et signée par l'Honorable George Hees. Est-ce qu'il s'agit bien de la lettre à laquelle vous référiez?

R Oui, c'est bien ça.

Q Je note que dans cette lettre, on ne parle nulle part de l'échéance du printemps de mil neuf cent soixante-deux que vous avez mentionnée. Est-ce qu'il s'agit d'une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

échéance qui vous aurait été dnnnée oralement?

R Je ne crois pas, je ne crois pas. Il faudrait que je retourne au bureau ce soir et vérifier à travers la correspondance; je crois que je trouverai quelque chose à cet égard.

Q De toute façon, il y a peut-être lieu de mentionner le dernier paragraphe de cette lettre qui se lit comme suit: "Il me fait plaisir de vous informer que j'ai accepté les recommandations du Comité et que, en conséquence, le Ministère des Travaux Publics a été prié de préparer un relevé et des plans préliminaires pour la construction des aménagements d'une station à Anse-aux-Basques, avec l'intention de poursuivre les travaux avec toute la célérité possible afin que la station puisse êtredéménagée à cet emplacement permanent dans le plus bref délai possible."

LE PRESIDENT:
Cette lettre est datée du ...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Du 16 août 1960. - Pièce 690.

ADVENANT 4:55 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A DIX HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Je soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté comme tel, certifie que la déposition qui précède est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G.OSCAR BOISJOLY,
Sténographe officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

